This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

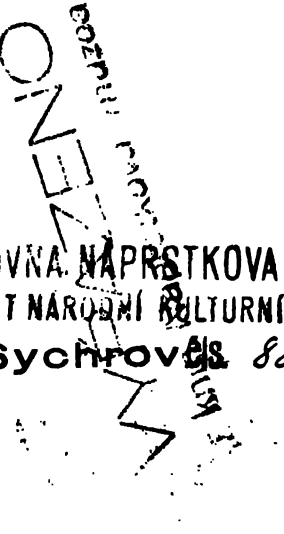
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.


KNIHOVNA NÁPRSTKOVA MUSEA
DEPOSIT NÁRODNÍ KULTURNÍ KOMISE
Sychrov 8880.

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES

UM DIE WELT

315

UM DIE WELT

OHNE ZU WOLLEN

PRAG
DRUCK UND VERLAG VON HEINR. MERCY
1881

VORWORT.

Von meinem Winterausfluge zurückgekehrt, frugen mich viele Bekannte, wo ich war und was ich geſehen habe. Da es zu lang und zu langweilig geweſen wäre, Allen immer wieder dasſelbe zu erzählen, ſo dachte ich mir, mein Logbuch drucken zu laſſen und ihnen ein Exemplar desſelben als Antwort zu ſchicken. Es iſt kein Buch, es ſind nur Notizen, wie ſie täglich aufgezeichnet wurden, an denen ich nichts geändert habe, um ihnen gewiſſermaßen die Natürlichkeit des momentanen Eindrucks zu belaſſen. Neues wird man nichts darin finden, die berührten Plätze ſind weltbekannte Plätze und mein Aufenthalt war auch überall ein viel zu kurzer, um in detaillirte Schilderungen eingehen zu können. Nur über Hobarttown in Tasmania, wo ich verhältnißmäßig am längſten war, habe ich eine kleine Arbeit gemächt, die ich demnächſt ſeparat erſcheinen

laſſen werde und die vielleicht dazu beitragen wird, die Aufmerkſamkeit des reiſenden Publicums auf dieſe Perle des Südens zu lenken.

Viele werden ſich über den Titel wundern, und ich bin eine Erklärung ſchuldig. Ich hegte nämlich nur die Abſicht, die Ausſtellung in Melbourne zu beſuchen und gleichzeitig einen Blick auf die verſchiedenen Colonien Auſtraliens zu werfen. Ich dachte mit dem »Brindisi« der P. & O. zurückzufahren und hatte ſchon von Hobarttown aus die Plätze beſtellt. Ich war bereits zweimal über den amerikaniſchen Continent gefahren und die Ufer des ſtillen Oceans waren mir wohl bekannt, ſo daß die Fahrt über Amerika nicht den Reiz der Neuheit für mich hatte. Sowie ich in Sydney anlangte, ging ich zur Agentur und man ſagte mir, daß der »Brindisi« nach Europa ſchon voll ſei und daß

man mir unmöglich Plätze darauf verſchaffen konnte. Es blieb daher nichts Anderes übrig, als 14 Tage zu warten und mit der »Bockhara«, einem kleineren Schiff der P. & O., mit einem der Boote der Orient Line, deren forcirte Schnellfahrten mir nicht viel Vertrauen einflößten, zu fahren, oder den gewöhnlichen Poſtweg von New-South-Wales, den Weg über Amerika, einzuſchlagen. Ich entſchloß mich für Letzteres und ſo fuhr ich eigentlich ohne es zu wollen um unſeren Erdball. Dank der Vollendung der Southern Pacific Linie konnte ich über den amerikaniſchen Continent einen mir neuen, bis jetzt noch wenig befahrenen Weg einſchlagen. Leider füge ich von den 200 Zeichnungen, die ich während meiner Wanderungen aufgenommen habe, keine bei, da dies das Erſcheinen dieſer Seiten zu ſehr verſpäten würde. Mögen dieſe Blätter manchen meiner Bekannten anſpornen, den einen oder den

anderen Winter zu einem ähnlichen Ausfluge zu verwenden, was für ſie geſünder, lehrreicher und angenehmer ſein dürfte, als das ſtille Hocken an einem unſerer Winterſejours. Sollte Mancher um den Preis fragen, ſo möge er wiſſen, daß wir unſer ſechs waren und 50.000 Francs ausgegeben haben, ſo daß Einer, die aus dem Alleinreiſen erwachſenden Mehrauslagen berückſichtigend, die Reiſe mit 10.000 Francs ganz gut bewerkſtelligen kann.

Vale!

ZINDIS bei Trieſt, im Juni 1881.

1. Januar. Der erſte Januar 1881 war ein ſonniger Tag in Venedig; einer jener ruhigen, leuchtenden Wintertage des Mittelmeeres, wo Alles in Sonnenglanz ſchwimmt. Man hatte uns, um die Illusion eines Sommertages zu vermehren, eine offene Gondel vorbereitet; wir glitten raſch über den Canal Grande zum Bahnhofe. Noch einen Blick auf den goldſtrahlenden Engel des Marcusthurms und auf die Kuppel der Salute — und wir dampften fort gegen Bologna. Abends trafen wir dort ein und fuhren zum Hôtel Penſione Svizzera. Unter wie vielfärbiger Beleuchtung des phyſiſchen ſowohl wie des politiſchen Himmels habe ich nicht Bologna betreten! Von der prunkhaften Zeit des Viale Prelat bis zum heutigen Tage!

2. Januar. Ein kalter, trüber, nebeliger Tag; man fühlt es, daß man im tiefen Winter und in Bologna ſei. Es war Sonntag, wir gingen nach San Petronio. Die herrliche Kirche war überfüllt. Soeben wird die Façade ausgebaut, ein Beweis, daß der fromme Sinn unſerer Generation nicht hinter jenem vergangener Jahrhunderte zurückſteht. Wir begaben uns frühzeitig zum Bahnhof und nahmen

im Sleeping Car Platz. Der Poſtzug hatte eine halbſtündige Verſpätung. Einige Paſſagiere, die wie wir in Bologna übernachtet hatten, kamen einzeln nach einander; nach Ankunft des Poſtzuges aber waren raſch alle Plätze gefüllt. Die verſchiedenſten Geſtalten bekamen wir zu Geſichte: von der Indiſchen Tropenluft gebleichte und von der Sonne Auſtraliens oder Neu-Seelands verbrannte. Es waren lauter Männer, die meiſten kamen direct von London. Familien machen die Reiſe gewöhnlich von England direct zu Schiff oder über Venedig. — Wir fuhren ab. Dreimal unterwegs wurde ein Rad des Schlafwaggons warm und man befürchtete ſogar, denſelben in Ancona laſſen und, da kein anderer Schlafwaggon dort war, einen gewöhnlichen Waggon nehmen zu müſſen. Glücklicherweiſe gelang es, durch fleißiges Uebergießen des Rades mit Waſſer den Waggon wieder brauchbar zu machen. — Der Tag war kalt und trüb, die Landſchaft ganz winterlich. In Peſcara nahmen wir das Abendeſſen ein. Gegen Abend hatte ſich der Himmel wieder aufgeklärt, die Nacht war ſternenhell. Unter dem Toſen des nahen Meeres, welches ſeine Wogen über das ſandige Ufer dahinwälzte, ſchliefen wir ein.

3. Januar. Wir erwachten angeſichts des Leuchtthurms von Brindiſi. Es war noch finſter; wir paſſirten den Bahnhof der Stadt und erreichten jenen

des Hafens. Ich habe mich oft darüber gewundert, daß man die Bahnlinie nicht bis zum Quai, wo die Dampfer anlegen, verlängert hat. Wir eilten über den kothigen Weg zum Gaſthauſe, in deſſen Eingangshalle das Gepäck, welches von den Waggons mittelſt Karren dahingebracht wird, in einem Haufen aufgeſtapelt wird, aus welchem ſich die Paſſagiere ihre Stücke ſelbſt auszuwählen haben. Wir ſelbſt hatten aber Alles bis auf den Deckſtuhl bereits von Venedig aus an Bord. Der Himmel war umwölkt, eine ſchwere Scirocco-Luft. Im Zwielichte der Morgendämmerung ſah man einerſeits den »Bangalore« mit dem aufgehißten »Blue Peter«, andererſeits die alten Säulen, welche den Anfang der Straße von Hellas nach Rom bezeichneten. Wir ſtanden am Ausgangspunkte zweier großer Weltſtraßen der antiken und der modernen Welt. Die Poſtſäcke nach Indien, nach China, nach Japan, nach Auſtralien, alle mit ihrer Aufſchrift und verſchiedenfärbigen Streifen, die einen roth, die anderen gelb, die dritten schwarz u. ſ. w., um ſie leichter zu ſortiren, flogen eines nach dem andern aufs Verdeck, wo ſie proviſoriſch aufgeſpeichert wurden. Als ſie alle an Bord waren, war es ſchon hell geworden und man ſah die Häuser von Brindiſi und einige im ruhigen Hafen geankerte Schiffe. Der »Bangalore« drehte ſich langſam und ſetzte ſich um 8 Uhr in Bewegung. Die Leute von

der Agentur ſchifften ſich aus. Es hieß Europa Lebewohl ſagen, wir waren dafür aber wieder auf dem theueren Meere und es ging dem lachenden Süden zu. Gerade wie wir ausfuhren, ſegelte ein Schoner hinein. Der Wind war mäßig Süd-Süd-Weſt, der Himmel regneriſch. Wir zogen in etwa 7 Meilen Entfernung die Küſte hinab, erblickten den Kirchthurm von Lecce und um 1 Uhr waren wir vor dem Leuchtthurm von Sta. Maria di Leuca, den wir weit emporragen ſahen. Wie häufig war ich an dieſem Cap vorbeigefahren, wie oft hatte ich im Schutze desſelben den Anker geworfen! Zur Oſtſeite waren zwei Schiffe in Sicht und die unter Regenſchauern bald erſcheinende bald verſchwindende Küſte von Albanien, dann undeutlich, von Gewitterwolken verhüllt, Fano und Corfu. Klarer ragten die Berge von Santa Maura hervor, die aber auch bald in einem förmlichen Regenwetter, das nach wenigen Sonnenblicken begonnen hatte, verſchwanden. Um 6 Uhr ging der Regen in Strömen nieder und Blitze zuckten am öſtlichen Himmel. Der Wind war den ganzen Tag hindurch Südoſt, allein das Barometer ſtand hoch, ſo daß zu erwarten war, daß das Wetter ſich ändern werde.

4. Januar. Während der Nacht hatte ein recht friſcher Südoſt geweht. Wir erwachten in

der Nähe der weißlichen Küſte von Zante mit den maleriſchen Abſtürzen. Wir ſahen einen in der Ferne ſegelnden Schoner und einen griechiſchen Miſtic. Wir erblickten das dunkle Cephalonia und den Canal zwiſchen beiden Inſeln, die tiefe arkadiſche Einbuchtung und die ſchneebedeckten hohen Berge von Hellas. Wir fühlen die friſche bezaubernde Luft Griechenlands, welch ein Unterſchied in der Temperatur im Vergleich zu den vergangenen Tagen! Einige Möwen folgen uns ſeit geſtern gaukelnd in den Lüften. Um 11 Uhr waren wir dem Stamphani gegenüber, um 1 Uhr an der Inſel Sapienza. Weit hinaus ragte der dunkle Hügel von Navarin und in dunſtiger Ferne zog ſich Cap Matapan hinaus. Dann kam Cerigo in Sicht, eine ſchöne luftige Inſel. In der Ferne erblickten wir einige weiße Häuſer am Canal und in dunkeln und ſchwachen Conturen im Hintergrunde Cap Malea. Lauter alte Bekannte, aus jeder Bergſpitze und aus jedem vorſpringenden Cap winkten Erinnerungen vergangener Jahre entgegen. Wie ein Lauffeuer flog die Phantaſie von den Weingeländen von Calamata zu den wilden Abſtürzen des Eremiten-Caps St. Angelo. Eine leichte Südweſtbriſe trieb einige Regenwolken auf der Küſte von Cerigo zuſammen, und darüber erglänzte ein Regenbogen. Dann klärte ſich das Wetter wieder, am Abend und die Nacht über war prächtiger Mondſchein

und klarer Sternenhimmel. Die Briſe war von Südoſten.

5. Januar. Ein lieblicher herrlicher Tag nach einer ſchönen Nacht, in welcher der Wind eine Zeit lang Nordoſt, ſonſt aber Südoſt und leicht war. Wir ſchwimmen zwiſchen einem doppelten Azur von Luft und Meer. Die Briſe von Südoſt iſt kaum ſtark genug, um den Fockſegel zu ſchwellen. Fern im Weſten iſt ein Schoner in Sicht, im Oſten die ſchöne vaporöſe Küſte von Candia mit dem thronenden Ida, das jetzige Pſilorati, deſſen ſchneebedeckte Stirn weit in der Sonne leuchtet, die vorſpringenden Caps und Höhen der Küſte, welche couliſſenartig im Oſten traumhaft verſchwinden. Eine herrliche Frühjahrs-Witterung mit warmem Sonnenſchein, eine laue milde Luft verkünden die Nähe Aegyptens. Um 12 Uhr erblickten wir im Oſten den Meſſagerie-Poſtdampfer, der von Alexandrien hinauffuhr, um 2 Uhr ſahen wir im Weſten ganz undeutlich den Dampfer des öſterr.-ungar. Lloyd mit vollen Segeln von Alexandrien kommend, ſonſt unterbrach höchſtens ein in weiter Ferne auftauchender Schoner das uns umgebende Blau. Gegen Abend friſchte ſich die Briſe etwas auf, man ſetzte das vordere Gaffelſegel, bei ſpiegelglatter See und 52 Drehungen der Maſchine laufen wir 11½ Meilen per Stunde.

6. Januar. Schon beim erſten Morgengrauen werden die Vorbereitungen zur Ankunft getroffen. Die 900 Poſtſäcke, die wir führen, da unſer Dampfer außer der indiſchen noch die vierzehntägige auſtraliſche und chineſiſche Poſt mitbringt, werden auf Verdeck gebracht. Eine Brigg und ein paar Dampfer ſind in der Nähe ſichtbar. Der arabiſche Pilot, den wir mitführen, iſt ſchon auf der Commandobrücke, und allmählich wird der Leuchtthurm und der Palaſt von Ras el Tin ſo wie jener im Weſten der Stadt, nunmehr vollendet, mit ſeinen vielen Thürmen ſichtbar. Um 12 Uhr fahren wir ſchon durch die Hafen-Mündung ein. Wir hatten alſo die 825 Meilen von Brindiſi nach Alexandrien in 76 Stunden zurückgelegt. Wir paſſiren den inneren Molo, ſahen ein amerikaniſches und zwei ſchwediſche Kriegsſchiffe dort vor Anker und machen uns an der Boje in der Nähe der »Mahrouſa« und des »Masr« feſt. Als ich die »Mahrouſa« wiederſah, erinnerte ich mich unwillkürlich an den Tag, an welchem Ismail Paſcha auf derſelben der Europäer wegen, für die er ſo viel gethan hatte, Aegypten verließ. Die Scenen beim Verlaſſen des Palaſtes von Abdin malten ſich lebhaft vor meinen Augen. Doch friſch und labend wehte die Briſe und mahnte an fröhliche Jugendtage. Zahlreiche Boote umringten ſchon das Schiff, darunter jene vom Hôtel Abbat und von Cooks-Touriſten elegant bemannt, letztere mit

Arabern in rothen Gewändern. Einige Paſſagiere fuhren ans Land, nachdem geſagt wurde, daß man erſt um 4½ Uhr das Schiff verlaſſen würde. Wir blieben jedoch an Bord, bekannte Araber kamen uns die Hand zu drücken. Um 4 Uhr ſpeiſten wir noch an Bord und um 4½ Uhr kam der Schlepper vom Ufer, um uns an den Molo zu bringen. Das mit Zetteln, welche den Beſtimmungshafen bezeichneten, überklebte Gepäck und die Poſt waren uns ſchon vorangegangen. Wir fuhren um 5 Uhr ab und hatten in der Station unſere Billets, die wir in Venedig erhalten hatten, gegen andere umzuwechſeln. Der für die indiſche Poſt beſtimmte Extra-Zug hält in ſieben Stationen und in 10 Stunden, wovon 1 Stunde 25 Minuten auf die Aufenthalte kamen, legten wir die 224 Meilen bis Suez zurück. Unterwegs hatten wir in Kafr Zayad ein Abendeſſen gefunden, von dem aber zum großen Aerger des Hôteleigenthümers wenig genoſſen wurde, da faſt Alle noch an Bord gegeſſen hatten und wieder etwas kalte Küche in Zagazig. Der Himmel war voll Sterne und die Luft ruhig, aber im Waggon war es ſehr kalt, namentlich in meinem, da ich 10 Shilling mehr bezahlt hatte, um allein zu ſein. Wir hielten lange in der Station von Suez, vorwärts und rückwärts fahrend, und es war ſchon heller Tag, als wir das Molo erreichten, wo zwei P. & O. Dampfer, der »Surat« und nach

demſelben der »Indus«, mit dem wir unſere Reiſe fortſetzen ſollten, unter Dampf warteten. Araber verkauften am Ufer chineſiſche Deckſtühle.

7. Januar. Wir fahren um 8 Uhr ab, nachdem der Zug ſchon um 6 Uhr angekommen und der »Surat« mit der Poſt für Aden und Bombay uns ſchon vorausgefahren war. Gleich bei der Ausfahrt begegnen wir einem hinauffahrenden Dampfer ohne Flagge, ſcheinbar einem Engländer, und ziehen mehr zur Rechten. Prächtig beleuchtet erſcheinen uns die kahlen aber ſchön gezeichneten Geſtade des Golfes von Suez mit ſandigen Ufern und horizontal gezogenen Schichtungen der bankartig geformten tief durchfurchten Hügel. Links hält ſich das Ufer niedriger, rechts dagegen höher und nach einer maleriſchen Gruppe von Hügeln ſpringt es in einen capartigen Vorſprung, phantaſtiſch gezeichnet, in dem lazurgelben Ton ſich ſchwach von dem dunklen Blau des Himmels und des Meeres abhebend. Man ſieht wie einen Pfeiler den Leuchtthurm von Zafferana emporragen und weit im Hintergrunde auftauchend den noch in luftiger Ferne ſtehenden zackigen Djebel el Garif. Auch auf der Sinaitiſchen Halbinſel werden die Hügel höher und man ſieht zwei luftige Kuppen. Aus der Ferne kommen uns zwei Dampfer entgegen. Nachdem wir unſeren Cours gewechſelt hatten,

kommt uns der »Surat«, dem wir immer näher und näher rücken, etwas mehr an die Seite, bis wir ihn unter allgemeiner Befriedigung paſſiren. Wir begegnen dem »Navarino«, einem mit zwei Kaminen verſehenen Boot der Britiſh India Company — von der monatlich einmal ein Boot den Canal paſſirt — an deſſen Bord ſich der geweſene Gouverneur von Madras befindet. Dann ſieht man die ſchöne Küſte der Sinaitiſchen Halbinſel und uns gegenüber allmählich den Djebel el Garif mit ſeinen zackigen Kämmen auftauchen — ein in weiter Ferne ſich erhebender 5700 Fuß hoher Koloß. Wir ſehen einen kleinen, ſcheinbar neuen Dampfer, der wahrſcheinlich zu einer der Stationen gebracht wird, mit einem arabiſchen Piloten auf der Commandobrücke. Einige ſagen, es ſei der zur Inſpection der Leuchtthürme des Rothen Meeres beiſtmmte Dampfer. Wir begegnen noch drei herauffahrenden ſcheinbar engliſchen Handels-Dampfſchiffen, keines von ihnen zeigte die Flagge. Im Laufe des Nachmittags, um 1 Uhr, hatten wir den kleinen, wie eine weiße Colonne geſtalteten Leuchtthurm von Zafferana paſſirt und um 5 Uhr erreichten wir ſchon den auf rundem Poſtament aufgebauten aus Eiſen conſtruirten von Ras el Garib, dem man ſich ziemlich nähert, um der dieſem gegenüber liegenden Riffenbank auszuweichen. Man ſieht unweit von demſelben noch

ein Häuschen, wahrſcheinlich von den Wächtern bewohnt. Herrlich iſt die Fernſicht, wenn man an dieſem Leuchtthurm vorbeikommt, mit dem großartigen Hintergrunde des in der Abendſonne lilablau erſcheinenden Djebel el Garif mit aſchgrauen Tönen im Mittelgrund und dem ſandbraunen Vordergrund, der ſich einerſeits von einem goldgelben Meere abhebt, welches ſpiegelglatt die Sonne reflectirt, mit einem orange-blauen Himmel, auf dem ſchon die Dämmerung anfängt und leuchtende Sternſchuppen dahinſchießen. Ein phantasmagoriſches Bild für ein Oelgemälde, unglaublich, wenn treu wiedergegeben. Sowie man weiter kommt, nimmt der Berg allmälig die Geſtalt eines Geſichtes an, mit Naſe und Mund nach Süden gekehrt, deren Umriſſe die untergehende Sonne beſonders treu wiedergibt. Man weiß nicht mehr, wohin man blicken ſoll, ob nach dieſer Seite, wo das funkelnde Meer die Berge wiederſpiegelt, oder nach der Sinaitiſchen Halbinſel, wo die Höhen in Ockergelb, der Mittelgrund in zartem Roſa und die fernſten Caps ins Stahlblaue ſpielen! Bei hereinbrechender Nacht zieht man an dunklen Hügeln vorbei, der Himmel und das Meer funkeln von Sternen. Die Nacht folgt bei Windſtille und klarem geſtirnten Himmel, der in einem Sternenmeer ſich verdoppelt. Um 9 Uhr ſind wir vor dem Leuchtthurm an der Ausfahrt des Golfes von Suez; erſt

um 11 Uhr aber außerhalb desſelben, da ſich noch auf der Weſtſeite die niedrigen Inſeln Jubal und Shadwan nach dem Leuchtthurm hinaus verlängern. Um 4 Uhr hatten wir die Brothers Riffe zur Rechten gelaſſen.

8. Januar. Am Morgen erwachen wir nach vortrefflicher Ruhe, begrüßt von einer leuchtenden Sonne und Sommertemperatur. Es iſt ein wahrer Genuß, die Morgenluft durch die offene Lucke in die Cajüte eindringen zu laſſen. Man ſieht in der Ferne die hügelige mit Abſtürzen verſehene Küſte, zur Linken gar nichts als das blaue, leuchtende Meer. Man bringt das Piano auf Deck, damit ſich die Damen unterhalten. Zum Frühſtück werden die Panker ſchon gebraucht, welche drei Indianerknaben in weißen Kattunkleidern, den geflochtenen Turban und die rothe Schärpe auf dem Kopfe, vom Verdeck aus bewegen. Die armen Knaben ſchwitzen oben, während unten die Gäſte unter dem abwechſelnd auf- und abwehenden Panker im Kühlen gemüthlich eſſen. Kinder ſpielen auf dem Verdeck in leichten Sommeranzügen und unterhalten ſich fröhlich miteinander. Um 11 Uhr fährt ein ſtark geladener engliſcher Dampfer mit weißer Flagge und rothem Zeichen in der Mitte des Kamins, der aufwärts gegen Suez geht, ganz nahe an uns vorbei. Jede Briſe hört auf und das

Meer wird ſpiegelglatt, leuchtend in der ſtrahlenden Sonne. Ich nehme ein herrliches Bad in den lauen Fluten des Rothen Meeres. Um 12¼ Uhr paſſiren wir in der nächſten Nähe ein Wrack von einem Boote, ſcheinbar einem europäiſchen, das wir zur Rechten laſſen. Man ſah die Rippen und die Planken auf dem Meere dahinſchwimmen. Zu Mittag hatten wir folgende Beobachtungen: Breite 25°17′ N., Länge 35°17′ Oſt. Seit geſtern Mittags zurückgelegte Strecke 311 Meilen. Entfernung nach Aden 997 Meilen. Die Strömung ſcheint ſehr ſtark zu ſein, denn Doedalus-Rock, auf den man geradeaus fuhr und den man links laſſen ſollte, kommt uns um 3 Meilen zur Rechten. Wir paſſiren denſelben genau um 2 Uhr, von dem dicken eiſernen Leuchtthurm überragt. Früher waren es Leute von der P. & O. Geſellſchaft, die auf demſelben als Wächter angeſtellt waren; jetzt ſind es Aegyptier, welche den Wachedienſt beſorgen, es ſind deren drei, die alle drei Monate abgelöſt werden. Ein trefflicher Punkt für einen Freund des Meeres und der Einſamkeit, für contemplatives Leben. Wir verlieren allmälig den »Surat«, von dem man jetzt nur noch bis zur Höhe der Zelte die Bemaſtung und den Kamin ſieht. Auf Verdeck wird munter Piano geſpielt, und unten wird die Ladung gerichtet. Der ganze Nachmittag geht bei vollkommenſter Meeresſtille vorüber. Die Briſe weht

leicht von Norden und macht die Luft auf Verdeck wärmer, dann dreht ſie ſich Abends leicht nach Südoſten und erfriſcht uns von Neuem. Im Oſten ſieht man, im ockergelben Horizont ſich hinziehend, einen Gebirgszug und bei Sonnenuntergang drei im Weſten, deren Umriſſe, anfangs ganz verſchwommen, erſt bei der Beleuchtung der Abendſonne klar hervortreten. Kein Schiff zeigt ſich auf der glatten Meeresfläche, nur der immer ferner rückende »Surat«, deſſen Bemaſtung wir noch gewahren. Wir ſind demſelben in 24 Stunden um 10 Meilen vorausgekommen. Abends bei geſtirntem Himmel, nach dem durch die Pankers erfriſchten Mahle war Muſik und ſogar auch Tanz auf Deck. Das Schiff gleitet ſtill 13 Meilen per Stunde in dem ſternenbeſäeten Meere, eine laue, labende Luft fächelt uns an und das Rauſchen des Waſſers hinter der mächtigen Schraube verſchmilzt harmoniſch mit den Klängen der Muſik, welche die Briſe dahinträgt.

9. Januar. Der geſtern klare Himmel war in der Frühe umwölkt. Dunkle Wolken zogen gegen Nordweſt, von einer friſchen Südoſtbriſe getrieben; das Meer aber war ruhig. Wir haben den »Surat« ſchon ganz aus Sicht verloren. Schon um 8 Uhr hielt Biſchof Moule aus Shanghai, der ſich unter den Paſſagieren befand, im Achter-Theile des Salons Communion, der aber nur Wenige

beiwohnten. Um 10 Uhr inſpicirte der Capitän ſeine Leute, die ſich im Sonntagsſtaat auf beiden Seiten des Quarter-Decks aufſtellten: auf der Backbord-Seite die Weißen, meiſtens Stewarts, am Achter die Maſchiniſten, auf der Steuerbord-Seite die Indianer. Der zweite Officier beginnt vom Achter aus die Liſte der Namen dieſer letzteren zu verleſen, worauf ſie ſich als gegenwärtig melden; bei denen, die nicht anweſend ſind, macht er in der Liſte ein Zeichen. Die Pankers-Knaben ſind die letzten. Alle Indianer ſind weiß gekleidet, die Anderen tragen weiße Hoſen. Endlich erſcheint der Capitän, welcher raſchen Schrittes ſalutirend an den Reihen der Weißen vorbeiſchreitet. Er hält ſich etwas bei dem erſten Maſchiniſten Achtend auf, der zweite Officier ſagt ihm, daß die Indianer richtig ſind, und er entfernt ſich an den Weißen wieder vorbei. Ein Pfiff der Bootsleute, und Alle ziehen ſich zurück. Achter auf den Gangſpill gehend wird die engliſche Flagge gelegt und auf derſelben wird der Biſchof leſen und predigen. Alle Bänke werden nahe aneinander gerückt und faſt das ganze Schiff iſt um den Prediger verſammelt. Etwas wird auch geſungen und dann löſen ſich die Gruppen von Neuem auf. Wir ſehen zur Linken einen fernen Dampfer, den wir erſt um 1 Uhr einholen, paſſiren aber um $12^1/_4$ Uhr ein arabiſches Segelboot, und einen als Brigg bemaſteten Dampfer,

der mit vollen Segeln hinauffährt. Helle Sonne ſcheint uns von Neuem. Die Briſe, welche das blaue Meer leicht kräuſelt, weht von Südoſt. Um Mittag ſind wir gerade Djeddah gegenüber. Ich denke an die vielen Pilger, welche von Oſt und Weſt kommend in Djeddah landen. Wie viele meiner arabiſchen Bekannten haben mit Sehnſucht dieſe Stelle erwartet und jenen Tag als einen Glanzpunkt ihrer Exiſtenz betrachtet, an dem ſie ſich zum erſten Male Mekka näherten! Die Beobachtungen des Tages ſind folgende: Breite 21°07′ N., Länge 38°09′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 291 Meilen. Entfernung nach Aden 706 Meilen. Es wird ſchon ziemlich warm, man ſetzt leinene Windfänger außerhalb der Lucke, welche unſere Cajüte, da ſie wie alle, welche Nachmittagsſonne haben, ſehr warm iſt, etwas kühler machen. Der erſte Maſchiniſt erzählt mir, daß ſie 90 Grad Fahrenheit im Maſchinenraum haben. Am Nachmittag war die Briſe etwas friſcher von Südoſten und etwas nach Süd, man ſetzte die oberen Raaen herab, welche Arbeit die Indianermatroſen recht gut verrichteten, und ſpitzte die anderen Raaen nach dem Wind. Die laue Briſe erfriſchte auf Verdeck genügend. Um 5½ Uhr kam der »Hydaspes« von der P. & O. Geſellſchaft, wahrſcheinlich von Bombay, an uns vorbei; er hatte alle ſeine Querſegel und das Hauptmaſt-Gaffelſegel geſetzt. Er

ſchien auch ſtark geladen zu ſein. Wir ſalutirten gegenſeitig und bald verloren wir ihn aus den Augen. Auf der Weſtſeite ſammelte der Südoſtwind ſchwarze Gewitterwolken wie einen Vorhang, hinter welchem die Sonne verſchwand. Sie verzogen ſich jedoch bald, der Himmel klärte ſich und Mond und Sterne ſtrahlten prächtig in der herrlichen Nacht. Auch der Seegang war vermindert und kühl wehte die Briſe nach dem Eſſen über das belebte Verdeck. Um 8½ Uhr war Abendgebet. Indianer richteten die Stühle, die Zelte wurden an den Seiten herabgezogen und Gebet und Geſang verſchmilzt ſanft mit dem Wehen der Briſe. Wunderbar erſcheint die Nacht, ſternen- und mondhell bei lauer Luft. Unſere Cajüte wird durch Windfänger ziemlich kühl gehalten, aber gerne ſitzt man auf Verdeck und blickt auf das funkelnde Meer.

10. Januar. Während der Nacht war es recht warm in den Cajüten, die Briſe ſtets friſch von Südoſten und dadurch recht angenehm auf Verdeck, wiewohl das Thermometer heute 81 Grad Fahrenheit erreicht, während es geſtern nur 79 hatte. Auf der Backbordſeite müſſen einige der viereckigen Lucken wegen des Seegangs geſchloſſen werden, wir ſind aber auf der Steuerbordſeite, können ſie weit offen halten und haben noch die Windfänger dazu. Um 8 Uhr Früh begegnen

wir einem Dampfer, der mit vollen Querſegeln hinauffährt; er hat zwei weiße Streifen auf dem ſchwarzen Kamin. Wir ſehen mehrere Puffinus und ſcheinbar auch einige Lestris, welche auf der ſchäumenden Flut dahinfliegen, wahre Gaukler der Luft und des Meeres. Sie verfolgen aber kaum das Schiff, ſondern ziehen, ohne ſich um dasſelbe zu kümmern, auf ihrem Luftwege wieder dahin. Um 10¼ Uhr paſſiren wir an einem Rubattino-Boot vorbei, einem mächtigen Dreimaſter, der mit allen Querſegeln ſtolz uns zur Linken hinauffährt. Wie er vorbeifährt, ſalutirt er uns. Die Briſe war um Mittag ſtärker, aber das Wetter ſchön und der Himmel klar bei ſchäumendem Meer, eine herrliche Briſe zum Hinauffahren. Ich nehme wie geſtern um 12 Uhr mein Bad mit wahrer Wolluſt; man kann ſich auch nichts Herrlicheres denken, als dieſes Sichwälzen in der friſchen Flut bei weit offener Lucke der Badecajüte, durch welche die Briſe dringt, erfriſchend und labend zugleich, und auf das lichtblaue Meer hinaus zu blicken. Unſere Tagesbeobachtungen waren die folgenden: Länge 17°23′ N., Breite 40°32′ Oſten. Zurückgelegte Strecke 258 Meilen, Entfernung nach Aden 452 Meilen. Die Gegenbriſe und die Gegenſtrömung hatten zur Folge, daß wir im Vergleich zu den vorhergegangenen Tagen eine kürzere Strecke zurückgelegt haben. Um 1¾ Uhr

ſehen wir zur Linken einen Dampfer, als Schoner bemaſtet, der mit allen Querſegeln geſetzt hinauffährt, ſonſt iſt nur das blaue ſchäumende Meer zu erblicken. Die nach Nordoſten ziehende Strömung hatte uns Mittags etwas mehr nach Oſten getrieben, als wir hätten fahren ſollen, ſo daß wir von einem an die Oberfläche reichenden Riff auf der Oſtſeite nur 20 Meilen entfernt ſind. Djebel el Ter werden wir nicht vor 1 Uhr Nachts erreichen. Zahlreiche Seetange ſchwimmen umher. Der Nachmittag folgt mit friſcher Briſe; die ſchäumenden blauen Wogen waſchen ſchon über das Vordercaſtell hinweg und auf drei verſchiedenen Stellen werden Planken auf das Verdeck geſetzt, damit das Waſſer ablaufe, bevor es die Poupe erreicht; doch die Maßnahme erwies ſich als unnütz, denn das Meer reichte nicht ſo weit. Auf der Backbordſeite ſind mehrere der Lucken geſchloſſen, weil Waſſer in dieſelben eingedrungen war, wir behalten ſie aber offen und haben es auch mit Hilfe der Windfänger ganz kühl. Die Sonne taucht in faſt $3\frac{1}{2}$ Minuten Zeit ganz klar hinunter in den prächtigſten Farben, aber mit ruhigerem Ausſehen, ohne ſo viel Wind wie geſtern, nur durch drei dunkle Wölkchen wird der klar untertauchende Sonnenball verſchleiert. Gleich nach Sonnenuntergang geht die Briſe herunter und mit derſelben auch der Seegang. Mit gleicher Zahl von Rotationen (48) dampfen wir vorwärts; Dank

der frischen Brise haben sie es auch im Maschinenraum kühler, blos 88 Grad und im Heizraum 136, während sie gestern 140 hatten. Das Verdeck ist mit Spaziergängern belebt. Kinder spielen umher oder liegen auf weit ausgebreiteten Matratzen; es wird auch musicirt und gesungen. Nach dem Essen unter den kühlenden Pankers, wird wieder etwas auf Verdeck spaziert und geplaudert in der sternen- und mondhellen Nacht, welche die kräuselnden Wogen hell beleuchtet.

11. Januar. Während der Nacht frischte die Brise auf und drehte sich mehr nach Südwest. Sie fing um 12 Uhr zu frischen an und dauerte bis gegen 3 Uhr, wo wir beim Untergehen des Mondes mehr Seegang hatten, so daß unsere Lucke festgeschraubt werden mußte. Nichtsdestoweniger war Dank der frischen Brise die Ventilation unten ziemlich gut. Um 1 Uhr 20 Min. hatten wir Djebel el Ter passirt, um 4 Uhr 50 Min. den letzten der 12 Apostel. Unsere Schnelligkeit wurde reducirt und wir legten blos $8\frac{1}{2}$ Meilen per Stunde zurück. Auch der Maschinenregulator wurde gesetzt, so daß sich die Schraube nicht in der Luft drehen kann, weil kein Dampf zufließt. Um $8\frac{1}{2}$ Uhr fuhren wir zwischen zwei Dampfern, einem kleinen, der hinunterfuhr wie wir, der andere fuhr hinauf. Ersterer stampfte sehr stark, er hatte die Maschine ganz rückwärts

und vorne zwei Maſten, der andere hatte volle Querſegel und war als Schoner bemaſtet. Dann treffen wir zur Linken einen anderen Dampfer, ſo groß wie den letzteren, der wie wir hinunterfährt, den wir aber bald einholen und paſſiren. Um 10½ Uhr ſehen wir den kleinen ſchon gar nicht mehr. Die Briſe folgt gleich friſch mit einem ſchönen rollenden Meer. Vier große Möwen, ſilberweiß mit perlgrauem Rücken, anſcheinend Larus argentatus, folgen uns nach, einmal erſcheint auch ein Leſtris. Um 11 Uhr gewahrt man ſchon die hohe bergige Inſel Djebel el Zuega zu unſerer Rechten, wir rücken derſelben allmälig näher. Wir haben keinen Seegang, dafür aber noch ſteifere Briſe. Um 1 Uhr fahren wir in den Canal zwiſchen der obgenannten Inſel und den Abou-Ail-Inſeln. Wir ſehen gleich bei der erſten Spitze derſelben das noch außerhalb des Waſſers ſtehende Wrack des »Penguin«, eines zweimaſtigen Dampfers, welcher von der Oſtſeite fahrend hier aufſtieß und ſchon 12 Monate daliegt. Etwas weiter am ſandigen Ufer der Djebel el Zuega-Inſel iſt das Wrack des »Duke of Lancaſter«, eines großen Viermaſters, welcher auf einen Riff ſtieß, dabei einen großen Leck erhielt, ſo daſs er mit voller Kraft zurückfuhr, um zu ſtranden. Fünf Stunden darauf fuhr die »Auſtralia« von der P. & O. durch und nahm die 150 Schiffbrüchigen auf. Mit dem dunklen hohen,

vulcaniſchen Kegel der Inſel und der ſteifen Briſe gibt dieſes Schiff, auf welchem die Wogen ſchon zur Hälfte waſchen, ein ödes Bild der Verlaſſenheit, bei dem die Einbildungskraft alle Scenen des Schiffbruches reproducirt. Recht maleriſch präſentiren ſich die beiden Riffe von Abou-Ail, die wir zu unſerer Linken laſſen. Gerade wie wir an denſelben vorbeikommen, fährt ein Dampfer mit vollen Segeln hinauf. Die Riffe, hoch und felſig, einer faſt pyramidenartig, ſchauen an einzelnen Stellen weiß und ſalzig aus, höher jedoch dunkel und vulcaniſch. An den Ufern von Djebel Zuega ſieht man einige Bäume, ſonſt nur kahles, vulcaniſches Land, welches in der Färbung an die Inſel Vulcano mahnt. Obenan thront auf dieſer Inſel ein Kegel, dunkel und nackt, von dem ſich andere Hügel und weitgezogene Rücken abtrennen und in weißliche Sandufer auslaufen. Edel in den Formen, wiewohl langgedehnt und nicht hoch, iſt die Südſpitze. Aehnlich in der Geſtalt, aber niedriger, iſt die darauffolgende Inſel Djebel Haniſch; zwiſchen ihr und der vorerwähnten liegen zwei kleine getrennte Inſelchen. Unſere Tagesbeobachtungen ſind folgende: Wir waren zu Mittag am Beginn der Zuega-Bucht, Breite 14°15′ N., Länge 42°39′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 225 Meilen, Entfernung bis Aden 227 Meilen. Die Briſe blieb gleich ſteif, aber keine See, da wir uns im Schutze der Inſeln

befinden. Der Seegang wird am Nachmittag viel geringer, wir verlieren allmälig die Umriſſe der fernen Inſeln aus dem Geſichte, ſehen aber dafür um 6 Uhr auf beiden Seiten die Küſte. Namentlich zur Rechten zeichnet ſich dieſelbe in zwei langgezogenen Rücken bei der klar untergehenden Sonne deutlich ab, aber auch zur Linken in duftiger Ferne ſieht man am Ufer wie einen langgezogenen weißen Fleck Moka, deſſen Minarete man auch von der Brücke gewahren ſoll. Um $8^1/_2$ Uhr erſchien das ſich drehende Licht von Perin und ohne Seegang auf der durch die Briſe ſchäumenden Flut dampfen wir 11 Meilen. Noch bei Mondlicht nahm ich um $10^1/_4$ Uhr eine Skizze vom Gebirge von Bab el Mandeb auf und wir ließen zu unſerer Rechten Perins Inſel, deren Leuchtthurm ſie weit beherrſcht. Wir ſahen bei hereinbrechender Dunkelheit einen unter dem Cap geankerten Dampfer mit ſeinem Anker-Lichte und bogen allmälig oſtwärts ein. Der Wind, der im Rothen Meere ſo ſteif war, wurde auf einmal ruhiger und auch der Seegang geringer, ſo daß wir noch am Abend unſere Lucken geöffnet hatten.

12. Januar. Die Nacht verging ruhig mit leichter Nordoſtbriſe, ſo daß wir ſchon um 7 Uhr die maleriſchen, phantaſtiſch wie Hörner gezeichneten Felſenkegel von Djebel Haſſan vor uns hatten und

hinter einer langgezogenen flachen Ebene, auf der man einige Häuſer und Bäume ſieht, den maleriſch emporragenden Berg von Aden, der an Gibraltar mahnt, tief gefurcht und gezackt, mit der Signalſtange und den weißblinkenden Häuſern. Hinter einer hervorragenden, mit einem Thurme verſehenen Spitze, welcher gegenüber ſich ein roth angeſtrichenes Leuchtſchiff befindet, liegen in der wohlgeſchützten ſchönen Bucht eine weiss angeſtrichene gepanzerte engliſche Kriegs-Golette, ein anderes P. & O. Schiff, ein Meſſagerie-Boot und weit rückwärts noch eines dieſer Geſellſchaft, das ſcheinbar Kohle abladet. In der Mitte ſpringt ein Molo vor mit hölzernem Ende. Um 8 Uhr war das Schiff, nachdem wir einen Piloten an Bord genommen hatten, geankert, und ſofort von einer Menge kleiner Piroguen mit einem einzigen breiten Ruder, mit dunklen nackten Knaben darauf, umringt, ein ſeltſames Bild, das man nicht bald anderswo zu Geſichte bekommt. Bald kamen auch numerirte Negerknaben mit weißen Jacken auf engliſch gebauten Booten. Wir warteten einige Minuten, bis der Agent kam, und es wurde entſchieden, daß wir um 11 Uhr wieder wegfahren ſollten. Wir nahmen daher gleich ein Boot, fuhren ans Land mit den halbnackten Jungen, die feſt ruderten, und ihre weißen Zähne zeigend die langen lockigen Haare nach Art der Abeſſynier zurückwarfen.

Manche ſchienen eine Art Krätze auf dem Kopfe zu haben, da ſich die Haut in weißen Schuppen zwiſchen den Haaren ablöſte. In etwa dreiviertel Stunden waren wir am Landungsplatze, in deſſen unmittelbarer Nähe die Poſt ſich befindet, zu der ich mich auch gleich begab. Ich nahm nach langem Warten daſelbſt einen Wagen und fuhr zum Telegraphenamte, welches am anderen Ende der Ortſchaft, ganz ſüdwärts oder beſſer geſagt ſeewärts gelegen iſt. Man paſſirt zuerſt einen leichten Hügelrücken, und fährt dann auf dem kahlen, vulcaniſchen, dunkelgrauen Boden, auf einer guten, ebenen Straße. Wir kommen an einigen recht ſchönen Häuſern vorbei, einige mit Hallen ringsum, andere mit vergitterten Verandas, wieder andere halb offen, wahrſcheinlich für Soldaten. Dieſes Thal überragend, liegt auf einer kleinen Anhöhe die weißgetünchte, mit zwei Glockenthürmchen an den Seiten verſehene katholiſche Kirche, zu der ein ſteiler Weg zwiſchen zwei Pyramidenpfeilern an der Straße hinaufführt. Bei derſelben iſt rechts die Ruheſtätte eines ſpaniſchen Generals, der Capitän-General der Philippinen war. Das Innere der Kirche iſt einfach mit Rohrdecke unter dem bloßen Dach, aber reinlich gehalten. Recht ſchön iſt die Ausſicht von derſelben auf die weitausgedehnte Bucht und die in derſelben verankerten Schiffe. Zahlreiche Milvus aterrimus, die

Haddayas der Araber, und Nephron percnopterus beleben die Landſchaft; einige der letzteren ſetzten ſich auf den ſchwarzen Felſen in den maleriſcheſten Stellungen, namentlich die ſchwerfälligen jüngeren Individuen. Die Fahrſtraße hört am Ende auf und eine ſteile Treppe führt zum Telegraphenhauſe, einem aus dunklem lavaartigen Stein aufgeführten Gebäude mit breiten Verandas, von denen aus man eine ſchöne Ausſicht auf das Meer genießt. Ich fuhr nach kurzem Aufenthalte in der Kirche wieder zur Poſt. Man kommt dabei früher an der ziemlich großen, mit hohem Dache verſehenen engliſchen Kirche vorbei, in deren Nähe, gleichwie in der Thalmulde hinter der Anhöhe, auf welcher die katholiſche Kirche ſteht, ein paar Gebüſche wachſen, eine Seltenheit für Aden. Wenn man von der Poſt zum anderen Ende der Ortſchaft fährt, kommt man an einigen iſolirten, mit vergitterten Verandas umgebenen Häuſern, und dann an ſtattlichen Bauten mit Hallen, in welchen ſich die einzelnen Firmen der Handelshäuſer befinden, vorüber zum Gaſthauſe de l'Univers. Dasſelbe liegt am Ende dieſes Halbkreiſes, der den hier ganz ſeichten Hafen flankirt, und wo die großen Kohlendepôts gelegen ſind. Ein hölzernes ſchattiges Dach dient für die Wache auf dem Platze, gleichſam ein künſtlicher Baum in der baumloſen Gegend. Weiter oben liegen noch andere Häuſer, deren

Weiß ſich von der dunklen Farbe der Hügel ſcharf abhebt. Der Wirth vom Hôtel de l'Univers iſt ein Sicilianer, er beſitzt einen jungen zahmen Panther und viele chineſiſche Curioſitäten. Wir fuhren ſofort wieder zurück auf den Landungsplatz und fürchteten ſchon zu ſpät anzukommen. Aber gerade wie wir wegfahren, und noch einen Blick auf die gravitätiſch dahintrabenden Kameele, von welchen manche auch Karren ziehen, auf die Heerden von Eſeln und auf die im Schatten von Dachungen ruhig lagernden Araber mit den weit offenen Kutſchen nach engliſcher Art und den lärmenden Arbagis und die zudringlichen jüdiſchen Wechsler zurückwerfen, landen noch einige unſerer Paſſagiere, die aber ſelbſtverſtändlich nur ſehr kurze Zeit auf dem Lande verblieben. Beim Wegfahren, was wir nur mittelſt ein paar Roupien Bakſchiſch über den bedungenen Preis bewerkſtelligten, ſchlug ſich ein Knabe mit dem Ruder an und weinte bitterlich; ein Shilling brachte ihn wieder zum Lachen. Dann kamen wir aber aufs Trockene und wieder war ein Bakſchiſch nothwendig, damit die lachenden Knaben watend das Boot wieder flott machten. Endlich erreichten wir das Schiff. Möwen mit dunklem Mantel ſaßen auf der Boje und auf dem Leuchtſchiff, während andere dasſelbe in der Luft umkreiſten und mit den Haddayas wetteiferten, von denen viele ſich auf unſer Takelwerk niederließen. Gerade fuhr der

»Oakdale«, ein gleichfalls neben uns geankerter Dampfer mit weißrothem Kamin, gegen Indien zu. Zahlloſe Boote umſchwärmten unſer Schiff, welches das wenige Gepäck für Aden ſchon ausgeladen hatte, dafür aber 100 Tonnen Kohle einſchiffte. Die Knaben ſchrieen wetteifernd aus ihren Canoes »I have a dive, I have a dive oho, oho, oho« und erhaſchten mit unglaublicher Gewandtheit die ihnen ins Waſſer geworfene Münze. Manchmal nahm ſie ein ſtärkerer bronzefarbiger Junge den armen Kleinen weg. Juden mit ihren Seitenlocken und mit buntgeränderten Kaftans boten Strauß-Federn, gewöhnlich ein Bündel von 4 Stück zu 1 £, für welche ſie ſchon fertige Blechbüchſen hatten, um das Mitnehmen zu erleichtern, oder eine Art Boas von grauen Straußfedern zum Kaufe an. Dunkle arabiſche Jünglinge verkauften nette bunte Körbchen, von denen je ein Paar in einander paßten; ich kaufte ein Paar um einen Shilling. Andere wieder hatten Hörner von Oryx leucoryx, von denen ich um eine Roupie ein Paar an mich brachte, andere ein Pantherfell zum Verkauf. Und ein jeder bemühte ſich in der kurzen Weile die Waare anzubringen; ſie klammerten ſich an das Fallrepp, an die Luckendeckel oder es war ein dunkler ſchlanker Junge, der die Waare von unten auf der Kohlenpönize, wo ſich dieſe lärmenden Händler herumtrieben, an Bord reichte. Sie hatten

auch Muscheln, namentlich Cypraea tigrina und Madrepora tubipora, in Menge, die sie um einen Spottpreis verkauften. Inzwischen kamen an Bord, um Geschäfte abzuschließen, Parsis mit hohem Turban; wir hatten auch einige Deck-Passagiere bekommen und in der ersten Cajüte eine Prinzessin aus Ceylon, eine alte Frau, die mit ihrem Gefolge, hohe Leute mit schön geflochtener cylindrischer Kappe, aus Mekka kam. Sobald die einzelnen Boote sich entfernt hatten, umschwärmten uns noch die zahlreichen Buben mit ihren Piroguen; einige erklimmten die Kranen der Boote, oder guckten von unserem Doppelzelt herab mit ihren herzigen lachenden Gesichtern, den intelligenten funkelnden Augen, die weißblinkenden Zähne zeigend nach einem halben Shilling spähend, den man ihnen ins Wasser warf. Schon um 11½ Uhr war das Schiff in Bewegung, mit der mächtigen Schraube den Sand aufwirbelnd, und noch waren einzelne der Burschen auf Verdeck, bis sie alle ins Wasser sprangen und im Chor »oho, oho, oho« sangen, eine Scene voll Wildheit, die mich aber in der Gewandtheit des Schwimmens und Tauchens an die Knaben Chioggia's erinnerte. Wir zogen an dem malerischen Vorsprung von Aden vorbei, grüßten die blinkende katholische Kirche und an dem Leuchtthurm mit vortretender abgestumpfter Spitze, mit gegen das Meer geneigten Schichtungen,

vorüber dampften wir in die blaue ruhige Fläche hinaus. Allmälig sah man den hohen Berg von Aden verschwinden, bald hatten wir den »Oakdale« passirt, den wir auch rasch aus der Sicht verloren. Der Nachmittag verlief ruhig bei leichter Brise und schönem blauen Meer, die Sonne ging klar und ruhig unter. Die Temperatur ist auch schon viel kühler als im Rothen Meere. Abends hatten wir lange Musik und Gesang auf Verdeck.

13. Januar. Wir erwachen bei kühler Witterung. Um 8 Uhr Früh sehen wir zu unserer Rechten ein französisches Schiff, anscheinend ein Panzerschiff, mit vollen Segeln hinauffahren. Die Brise ist leicht von Südosten und die Luft viel kühler als im Rothen Meere; die Pankers werden fast überflüssig. Haufwolken, manchmal weiß, manchmal bis ins Perlgraue gehend, erheben sich am Horizont, es ist nicht mehr der wolkenlose tiefblaue Himmel Aegyptens, man sieht, daß in den Golf von Aden schon Oceanluft dringt. Man versammelt die Indianer-Matrosen am Vorderdeck und es wird Befehl gegeben, alle Boote zu inspiciren, sämmtliche zu denselben gehörige Segel werden auf die Boote zum Trocknen und gleichzeitig als Probe, daß Alles in Ordnung ist, ausgebreitet. Auch bleiben die Segel mit einem Proviant an Wasser für alle Fälle stets in den Booten. Die afrikanische Küste

wird von 12 Uhr an sichtbar, in langgezogenen aber nicht unangenehm gezeichneten Rücken gestaltet; namentlich ist der eine an 5000 Fuß hohe Gebirgszug vor Cap Feluki weit sichtbar, an dessen Ende man dieses Cap aus dem Wasser auftauchen sieht. Um 4½ Uhr sind wir demselben gegenüber; die Küste springt sanft und langgezogen bis Cap Gardafui hinaus, die Luft ist kühl und die Brise leicht aber belebend, kein Schiff am Horizont sichtbar. Unsere Mittagsbeobachtungen waren die folgenden: Breite 12°21′ Nord, Länge 49°42′ Ost. Zurückgelegte Strecke 279 Meilen, Entfernung bis Galles 1848 Meilen. Ich nahm wie gestern vor dem Gabelfrühstück ein entzückendes Bad. Lange Zeit hindurch behalten wir Ras Feluki im Auge, der gleichsam wie eine Insel von der Küste abgetrennt erscheint, sich bei der Abendbeleuchtung in dunklerer Färbung von den rückwärtigen dunstigen Gebirgsrücken scheidend, und Cap Gardafui, welches nicht hoch, aber langgezogen ist und in einer schroff abgebrochenen Spitze endigt. Hinter demselben soll sich noch das Wrack eines Messagerie-Dampfers befinden. Wir kommen erst um 8 Uhr 10 Minuten seiner Spitze gegenüber. Am Nachmittag besuchte ich den schönen und kühlen Maschinenraum und wir sahen Tausende von Delphinen, welche ostwärts sprangen, das Meer belebend. Ein eigenthümliches Schauspiel, ich hatte

deren nie eine ſolche Menge beiſammen geſehen. Die Sonne ging klar am afrikaniſchen Ufer unter. Am Abend arrangirten die Kinder der Paſſagiere eine Vorſtellung lebender Bilder, der Cinderella entnommen. Zu dieſem Behufe war auf der Steuerbord-Seite des Verdecks der Zuſchauerraum mit Zelten abgegrenzt, im Innenraum mit Flaggen ausgeſchlagen und mit Schiffslampen beleuchtet, und aus Cajütenvorhängen eine Art Bühne eingerichtet worden. Am Eingang zum Zuſchauerraum ſtand ein Knabe, welcher von Jedem einen halben Shilling Entrée — ohne der Großmuth Schranken zu ſetzen — entgegennahm. Die Einnahme wurde dem Aſylhauſe für die Waiſenkinder der Seeleute gewidmet. Die Kleinen brachten die Scenen recht gut zur Darſtellung und bildeten eine hübſche Schlußgruppe, bei welcher die Muſik einfiel. Durch die Lucke der Compaßtreppe im Zelte ſchien der Mond ſtill herab von dem klaren ſternenbeſäeten Himmel. Der abgeſchloſſene Raum wurde nach Schluß der Vorſtellung frei gemacht und bei Muſikklang und beim Lichte der Lampen munter getanzt. Die indiſchen Matroſen, die das Abräumen beſorgten, bildeten eine maleriſche Gruppe, ihre dunklen Silhouetten hoben ſich vom weißen Hintergrunde der Zelte ſcharf ab. Die Briſe war ſanft, das Meer ruhig, kein Schiff zu ſehen; nur am Nachmittag hatten wir in weiter Ferne zur Rechten ein ſolches

bemerkt. Eine labende Frische herrscht auf dem Verdeck.

14. Januar. Die Nacht verging ruhig bei vollkommener Windstille. Des Morgens erwachen wir im Angesicht der langgezogenen Küste von Socotora zu unserer Linken, welche an manchen Punkten an die Südküste Mallorca's mahnt: Tafelland mit abgebrochenen steilen Ufern, hie und da zerklüftet und in Schatten gehüllt, durch ein jähes stark vorspringendes Cap unterbrochen. Gegen die Südküste zu werden aber die Formen der Insel auch malerisch; es sind hier ziemlich hohe, schön gezeichnete Berge, die mit einem capartigen Ende abschließen. Wir passirten um $5\frac{1}{2}$ Uhr Früh die zwei hohen kegelartigen Abstürze der Brothers, welche die Sonne gerade beleuchtete, die ich aber nicht sah. Die Luft wehte kühl von Nordosten, die Brise aber war leicht, ganz im Charakter des Nordost-Monsun. Um 8 Uhr hielten wir 12 Minuten, um die Packung des kleinen Cylinders zu wechseln, und dampften dann weiter fort. Um 11 Uhr setzten wir die Fock- und Gaffelsegel, welche die Brise gerade anschwellte. Der Himmel war klar, nur hin und wieder kleine getrennte Haufwolken zu sehen. Unsere Tagesbeobachtungen waren folgende: Gerade dem südlichen Ende von Socotora gegenüber. Breite $11^{0}35'$

N., Länge 54°41′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 296 Meilen, Entfernung bis Galles 1552 Meilen, gegen welches wir geraden Cours ziehen. Ich hatte ein Bad wie gewöhnlich, das Waſſer iſt aber ſchon bedeutend kühler, als es im Rothen Meere oder auch im Golfe von Aden war. Gegen 1 Uhr umwölkt ſich der Himmel ein wenig, klärt ſich aber wieder und die Briſe friſcht etwas auf, jedoch nur eine leichte, ſcherzende Briſe ohne Seegang. Kein Vogel, kein Schiff zu ſehen am weiten Horizont. Am Nachmittag beobachte ich einen fliegenden Fiſch (Exocoetus volitans), der in der Nähe des Schiffes aufſteigt. Wir ſetzen den Haupt-Querſegel, den wir jedoch ebenſo wie die Gaffelſegel bald ſchließen müſſen, da die Briſe mehr von vorn kommt als von Oſten. Der Himmel iſt mit Haufwolken reich bedeckt, die ſich in ganzen Ballen anſammeln und hinter welchen die Sonne, wie hinter einem Schleier, ruhig ſinkt. Sowie der Mond lieblich aus dem Ocean hervorblickt, ſammeln ſich Lämmerwolken am Himmel, die vom Monde magiſch beleuchtet einen blendend weißen Hintergrund bilden, auf welchem ſich die dunkle Takelage des Schiffes und die dunklen ſchwellenden Maſſen der Fockſegel phantaſtiſch zeichneten. Die Luft iſt kühl aber weich und gerne ſpaziert man auf dem Verdecke und blickt auf den blinkenden Ocean hinaus.

15. Januar. Die Nacht verging ruhig, um 3 Uhr Früh soll es stark geregnet haben. Am Morgen, da ich auf Verdeck komme, ist der Himmel mit lockeren Wolken umzogen, nach und nach klärt es sich aber auf, die Sonne beleuchtet von Neuem die Wogen und die dieselben belebenden zahlreichen fliegenden Fische, deren Silberschuppen im Sonnenlichte weit erglänzen. Die Brise ist wie gestern Früh von Nordost und wir haben wieder die Gaffelsegel gesetzt. Die Matrosen sind seit gestern mit dem Putzen der Ankerketten beschäftigt, eine Arbeit, die sie hätten in England verrichten sollen, wozu ihnen aber keine Zeit geblieben war, da das Schiff früher, als beabsichtigt, abgeschickt worden war. Um 10½ Uhr sehen wir eine Zeit lang einen Vogel von der Größe einer Taube mit weißen Flügeln und braungrauem Rücken dem Schiffe entlang fliegen, dem Anscheine nach eine Procellaria. Es beginnt fein zu regnen und dunkle Regenwolken sammeln sich im Nordosten. Bald treibt sie aber die Brise weit hinter uns und wir bekommen wieder glänzenden Sonnenschein. Unsere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 10°49′ N., Länge 50°29′ Ost. Zurückgelegter Weg 286 Meilen, Entfernung bis Galles 1266 Meilen. Der Himmel ist stets wolkig mit regnerischem Aussehen. Gegen Sonnenuntergang gruppiren sich sanfte Haufwolken zu den mannigfaltigsten Gebilden; manche

einen Haufen bildend und wie ein Ballen weißer Baumwolle am Horizonte ſchwimmend, andere dagegen von perlgrauer Farbe, aufgethürmt und buſenähnlich ſchwellend. Die Briſe fällt, und auf dem ruhigen Meere gleitet das Schiff raſch vorwärts. Manchmal ergötzen uns die fliegenden Fiſche, deren wir zahlreiche den ganzen Tag hindurch in der Nähe des Schiffes ſehen, mit ihrem langen Fluge, manchmal hüpfen ſie aber pfeilſchnell wieder ins Waſſer hinein. Die Sonne ſinkt hinter den ruhigen Wolken; allein ſobald der Mond erglänzt, klärt ſich der Himmel gänzlich und erſcheint im ſchönſten Blau von unglaublicher Tiefe; die Sterne ſchauen mild herab auf das in Mondbeleuchtung goldglänzende Meer. Nur hin und wieder bilden ſich unendlich zarte ſpitzenartige Wolkenmaſſen, welche ſilberweiß im Mondlichte ſchimmern; ein wunderbarer Gegenſatz zu dem tiefen Blau des Himmels. Wie am vergangenen Abend hebt ſich die Takelage des Schiffes phantaſtiſch von dem ſilberhellen Hintergrunde ab, der ſich dann allmälig in Lämmerwölkchen löſt und ſchließlich ganz aufklärt in einem doppelten Meere von Licht und funkelnder Klarheit.

16. Januar. Die Nacht verging ruhig, aber mit ſchärferer Briſe. Um 8 Uhr Früh ſahen wir zu unſerer Linken ein Schiff, wahrſcheinlich ein Meſſagerie-Dampfer, als Bark bemaſtet, mit vollen

Segeln hinauffahren. Es war das vierte Schiff, das wir seit unserer Abfahrt von Aden sahen, denn außer den zwei bereits erwähnten begegneten wir am frühen Morgen des zweiten Tages noch einem anderen, einem großen Dreimaster, der hinunter gegen Zanzibar zu fuhr. Etwas vor 10 Uhr sahen wir in einiger Entfernung drei Vögel mit braungrauem Rücken, scheinbar dieselben Procellarias, denen wir am Tage vorher begegnet waren. Sie flogen eine Zeit lang mit dem Boote, passirten dann unseren Bug und verschwanden. Um 10 Uhr hielt der Capitän Musterung seiner Leute. Diesmal stellte er sich mit den anderen Officieren auf der Poupe auf und ging zuerst salutirend an den in blendend weiße Leinwand gekleideten Indianern vorbei, dann machte die Tour der Proue und kam wieder zurück an den Stewarts und Negern-Feuerleuten vorüber, von denen einige unendlich leichte, fast durchsichtige Kleider und sehr hübsche, reich mit Gold gestickte schwarze Käppchen hatten. Ein Pfiff auf beiden Seiten und die ganze Colonne zieht sich zurück. Die Bänke werden aneinander gerückt, und der Bischof im weißen Ornate hält das Morgengebet, durch Hymnen mit Musikbegleitung unterbrochen. Der Klang der Musik verschmilzt mit dem Rauschen des Meeres, während das eintönige Vorlesen der Bibel in unaccentuirtem Ton mit dem Drehen der Schraube den Rhythmus hält. Man

bemerkte gegen Mittag eine Art Möwe mit ſchwarzem Bauch und weißen Flügeln neben dem Schiffe und um 2 1/2 Uhr einen ganzen Schwarm möwenähnlicher Vögel, welche ab- und zuflogen, ſicher an hundert zuſammen; ſie waren jedoch zu weit entfernt, um ihre Art unterſcheiden zu können. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 9°42′ N., Länge 64°14′ Oſt. Zurückgelegter Weg 290 Meilen, Entfernung bis Galles 997 Meilen. Gegen Sonnenuntergang fiel die Briſe, der Himmel war klar bis auf einige Haufwolken. Zahlreiche fliegende Fiſche waren in der Nähe des Schiffes ſichtbar. Wir dampfen mit 12 1/4 Meilen Geſchwindigkeit fort und haben außer den zwei vorderen Gaffelſegeln auch den Hauptquerſegel geſetzt, den wir aber gegen Abend wieder ſchließen. Die Sonne geht hinter Wölkchen hinunter, die wenigen Federwölkchen löſen ſich aber bald, der Himmel klärt ſich und milde blickt der Mond auf das ſilberſtrömende Meer, auf welchem das durch die Segel ſtetig gehaltene Schiff ſanft dahingleitet. Um 8 Uhr iſt im Salon Abendgebet mit Predigt und Geſang, welcher ſanft mit der Briſe verſchmilzt. Die Temperatur iſt wärmer, aber noch durch die Briſe erfriſcht. Nicht ſo in unſerer Cajüte, in welcher, da ſie auf der Leeſeite liegt, ſelbſt der Windfänger heute wenig Wirkung macht. Um ſo lieber ſitzt man daher im Salon unter den erfriſchenden Pan-

kers und der von den Lichtlucken herabwehenden Briſe.

17. Januar. Ein herrlicher ruhiger Morgen mit klarem, nur hin und wieder von einigen Haufwolken beſetztem Himmel inaugurirt den St. Antoniustag. Gerne ſitzt man auf Verdeck bei der friſchen Briſe und wonniglich labend iſt die Luft, die durch die weit geöffneten Lucken eindringt. Gerade um 12 Uhr laſſen wir einen mit geſchwellten Segeln hinauffahrenden als dreimaſtigen Schoner bemaſteten großen Dampfer mit ſchwarzem Kamin, angeblich von der Orient Line, zu unſerer Linken. Unſere Tagesbeobachtungen ſind die folgenden: Breite 8°33′ N., Länge 69°00′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 291 Meilen, Entfernung bis Galles 690 Meilen. Am Nachmittag legte ſich die Briſe, die unſere Gaffelſegel kaum ſchwellte, faſt gänzlich, das Tropenmeer war von ſchönſtem Saphirblau. Welch hoher Genuß, auf das offene grenzenloſe blaue Meer zu ſchauen im vollen Glanze von Licht und Sonne. Zahlreiche fliegende Fiſche hüpften wie gewöhnlich umher. Da wir viel Kohle verbrannt hatten, bekamen wir eine Neigung nach der Backbordſeite, wo ſchwere Maſchinen geladen worden ſind. Wir dampften mit einer Geſchwindigkeit von 12½ Meilen per Stunde. Kein Vogel iſt heute ſichtbar. Mild und ſanft ſank die Sonne durch Lazurtöne, von

phantaſtiſchen am Horizont gelagerten Wolken umgeben. Der Mond ſtieg ebenſo ſanft und mild empor auf der klaren Fläche, anfangs von dunklen tiefblauen Wolken, dann von ſilberweißen Schleiern umringt, die ihn kaum verhüllten, um ihn wieder in doppelter Klarheit erglänzen zu laſſen. Abends hatten wir, da wir uns Galles nähern, Muſik und Tanz auf Verdeck. Morgen Früh ſollen wir den Canal zwiſchen den Lakediven und Maldiven ſüdlich von dem kleinen Riff Minikoi paſſiren. Der Canal iſt jedoch ſo breit, daß wir auf jeder Seite 30 Meilen von der Küſte entfernt ſein werden, ſo daß wir von den kleinen mit Cocosnußbäumen bewachſenen Atollen nichts ſehen werden. Die Bevölkerung ſoll eine ſehr ruhige ſein. Zweimal im Jahre bringen ſie entweder nach Galles oder nach Bombay Präſente und genießen dafür das Protectorat Englands. Schade, daß keine Leuchtthürme beſtehen, wenigſtens einer auf Minikoi, da nach umwölktem Himmel, wo keine Beobachtungen gemacht werden können, häufig Schiffe auf die Bänke dieſer Inſel ſtoßen. Bis tief in die Nacht ertönt auf Verdeck Sang und Klang, und vermiſcht ſich mit dem Wehen der Briſe, welche unſere Segel auf den drei Maſten und am Klüverbaum ſanft anſchwellt. Manchmal gleiten Wölkchen an dem Monde vorbei und das Meer wird im Mittelgrund dunkel, während am Horizont noch der Mond leuchtet und ein

Silberſtreifen ſich hinzieht, als gehörte er anderen Sphären des Raumes an. Bald aber ſcheint der Mond wieder in vollſter Klarheit und das ganze Meer ſchwimmt im ſilbernen Lichte.

18. Januar. Wir erwachen bei ſchönem ruhigem Morgen und haben gerade vor uns zur Linken einen Dampfer, angeblich von Tyndall in London (den »Oxton«), als dreimaſtiger Schoner bemaſtet mit einem grauen Streifen auf dem Kamin, der mit vollen Gaffel-, Fock- und Stagſegeln denſelben Weg wie wir hinunterfährt, den wir aber bald paſſiren, ſo daß er um 10 Uhr kaum mehr ſichtbar iſt. Das Meer iſt ruhig, nur leicht gehöhlt, die Briſe ſanft und wir haben dieſelben Segel wie geſtern. Während der Nacht war es warm. Wie man mir erzählte, war um 2 Uhr ein kleiner Brand in der Trockenkammer, der aber gleich mit der Pumpe gelöſcht wurde und von dem ich nichts erfuhr, bis am Morgen. In der Frühe haben wir den Canal zwiſchen den Lakediven und Maldiven paſſirt; wir merken es an dem wolkigen Himmel, der ſich hier regelmäßig einzuſtellen pflegt, da die Inſeln die Dünſte der ganzen Umgebung an ſich ziehen. Wir ſahen um 10 Uhr vier ſehr dunkle Vögel, die nach Art der Stelzer fliegen. Es ſind aber Seevögel, da ſie ſich im Waſſer niederlaſſen. Sie hielten ſich jedoch in ſolcher Entfernung,

daß wir ſie nicht gut ſehen konnten. Um 10½ Uhr fängt ein ſtarker Regenguß an. Wir ſahen ihn ſich allmälig nähern mit dunklen Wolken, die eine dichte ſchwarze Maſſe bilden; noch einige Momente, ſchon ſpürt man die kühle Regenluft, und dann iſt der Regen da. Er fällt mit ſolcher Gewalt auf das Meer, daß er jeden Buckel desſelben ebnet, wie Eiſen, das unter die Dampfpreſſe kommt. Nach einer Weile hört es auf, um mit erneuerter Gewalt anzufangen, ein wahrer Platzregen, der durch die doppelten Zelte dringt und Alles durchnäßt. Aber ſchon ſieht man es vor uns wieder hell, der tropiſche Schauer geht vorüber und nun wird es wieder heiter auf dem geebneten Meere. Wir hatten vor dem Regen die Segel ſchließen müſſen, da der Wind gerade von vorn kam; nach demſelben hatte die Briſe faſt aufgehört. Die Nachbarſchaft der Inſeln bringt hier häufig ſolche Regenſchauer zu Stande. Nach dem Regen ſahen wir ein Paar Schmetterlinge; nur weiß ich nicht, ob ſie vom Winde aus den nahen Inſeln hergetragen wurden, oder was wahrſcheinlicher iſt, ob ſie ſich nicht bei der hohen Temperatur an Bord entwickelt haben. Unſere Tagesbeobachtungen waren die folgenden: Breite 7°34′ N., Länge 73°39′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 284 Meilen, Entfernung bis Galles 402 Meilen. Ich hatte ein erquickendes, wiewohl kühleres Bad als in den letzten drei

Tagen, an welchen es eine wahre Wolluſt war, ſich in den lauen Wellen zu wälzen. Um 3 Uhr bricht der umwölkte Himmel in einen neuen Regenguß aus, der jedoch mehr von Oſten zu kommen ſcheint und augenblicklich die Luft abkühlt. Nach kaum einer halben Stunde iſt aber auch dieſer Schauer vorüber, die feuchte weiche Luft klärt ſich von Neuem und ſchön und klar ſcheint die Sonne über die ruhige Meeresfläche. Gegen Abend hatten wir abermals Regen, die Luft war dick, feucht und gewitterartig. Erſt nach Tiſch nahm die Briſe etwas zu. Wir hatten abermals Muſik und Tanz auf Verdeck und weithin erſchollen die Klänge über das weite Meer.

19. Januar. Die Nacht war ruhig vergangen, gleich in der Frühe war die Briſe friſcher und mehr Seegang, weil ſich hier der Monſun vom ganzen Golfe aus öffnet. Gegen 3 Uhr, wenn wir dem Lande näher kommen werden, ſoll es ruhiger werden, inzwiſchen ſchiffen wir aber auf der Vorderſeite etwas See, es wurde jedoch nur zweimal auf der Poupe naß. Nach 10 Uhr nehmen Seegang und Wind ſtatt zu, noch ab, häufig durch ſchwache Regenſchauer unterbrochen. Der Himmel iſt grau und regneriſch, was, wenn die Briſe friſcher weht, bei dem ſonſt klaren Nordoſt-Monſun häufig der Fall ſein ſoll. Später gegen Mittag ſcheint ſich aber das

Wetter mehr zu klären; dies iſt jedoch nur eitler Schein, ein heftiger Regenguß, getrieben durch die Wogen des Golfes von Calabar zwiſchen Ceylon und der Feſtlandsküſte, peitſcht die See nieder. Wir haben keinen Moment Sonne, um eine Beobachtung zu machen. Nach der Berechnung ergibt ſich uns für Mittag folgender Punkt: Breite $6^0 25'$ N., Länge $78^0 18'$ Oſt. Zurückgelegte Strecke 285 Meilen, Entfernung bis Galles 117 Meilen. Zwiſchen 3 und 4 Uhr hatten wir einen ſehr ſtarken Regenguß, einen förmlichen Platzregen, dann klärte es ſich wieder auf und wir bekamen ſogar auch Sonnenſchein. Doch bald machte dieſer einem neuen Gußregen Platz. Der Seegang hat, da wir allmälig in den Schutz von Ceylon kommen, faſt ganz aufgehört. Auch der Wind ſtreicht, da er der Ausbuchtung des Golfes folgt, günſtiger, bis die Regenſchauer anheben, wo er dann aufhört, um uns, den Regen wild peitſchend, gerade entgegen zu wehen. Zweimal erſcheint der Regenbogen in den ſeltſam geformten Wolken. Etwas vor 8 Uhr geht ein wirklich tropiſcher Regenguß nieder, wie wir ihn vorher noch nie geſehen hatten. Wir fahren langſam vorwärts, theils wegen des ſo dichten Regens, theils wegen der unendlich dunklen Nacht, in welcher blos die Blitze ein unheimliches Licht gewähren. Bald wird auch die Maſchine in einen ſehr langſamen Gang geſetzt. Man tappt im Dunklen, keine Tages-

beobachtung, Strömungen wer weiß nach welcher Richtung und vollkommene Finſterniß. Man beginnt die Dampf-Pfeife in Thätigkeit zu ſetzen, der Regen dringt durch das Verdeck in manche Cajüte. Die Leute verſammeln ſich in den Companion und lugen hinaus in die Finſterniß. Wir halten und ſondiren, der Regen fällt in Strömen. In den Cajüten iſt es recht warm, draußen ſtockfinſter, nur dann und wann wirft ein Blitz ein unklares Licht.

20. Januar. Wir ſtanden in erſter Frühe auf, um eine Sicht von Ceylon bald zu erhalten, ich ſelbſt war bereits um 7 Uhr auf Verdeck, wir fanden uns aber um 27 Meilen zu weit nach Norden. Während der regneriſchen Nacht hatten die Officiere den Leuchtthurm nicht ſehen können und die Strömung hatte uns wahrſcheinlich hinaufgetrieben. In dunſtiger Ferne ſah man die Küſte von Ceylon, von dem bizarr geformten Adams Peak und dem koniſchen Oakspeak beherrſcht. Längs der Küſte ſteigen in Folge der großen Ausdünſtung der Tropenwälder Dämpfe auf und bilden blendend weiße Wolken, die wie Wogen ausſehen, welche ſich an dem Strande brechen. Die Atmoſphäre war klar und durchſichtig, die Färbung der Berge ungemein zart, Meer und Himmel vom ſchönſten Blau. Als wir der Küſte näher traten, tauchten phantasmagoriſch die Cocosnuß- und Brod-

baumwaldungen nach und nach empor, ein aus der Ferne gesehen scheinbar undurchdringliches Dickicht von Laub und Wedeln. Dann wurden allmälig der weiße säulenartige Leuchtthurm von Galles und die Festungswerke der Stadt sichtbar. Es war 9½ Uhr, als wir einfuhren. Der Pilot kam knapp außerhalb der Glockenboje auf uns zu, und durch die Bojen geleitet, welche die Untiefen bezeichnen, fuhren wir langsam hinein. Besonders lieblich war das Bild der Spitze des Leuchtthurms mit den steilen Abstürzen, den vortretenden Riffen, mit den sanft sich dahin wälzenden Wogen und den malerischen eigenthümlichen Canoes der Eingeborenen, die alle numerirt sind und von denen eines auch den Piloten an Bord brachte. Wir mußten uns im Hafen vertauen, da größere Schiffe wegen der Riffe keinen Raum haben, sich zu drehen. Jetzt ist eine Maschine damit beschäftigt, einige derselben mit Dynamit zu sprengen; es lagen dort zwei P. & O. Boote, der »Khiwa«, der nach China bestimmt ist, und der »Peshawur«, mit dem wir die Fahrt gegen Australien fortsetzen sollen, dann ein anderer englischer Dampfer, der Kohle ablud, zwei Barks, die gleichfalls Kohle abluden, eine kleine Yawl-Yacht und ein dschonkenähnliches Fahrzeug. Zahlreiche chocoladenbraune Habichte mit schneeweißem Kopfe umschwärmten das Schiff. Der »Indus« wurde förmlich überschwemmt von

den ſeltſamſten Leuten, von denen viele die Hadjis, die wir mitbrachten, zu bewillkommnen kamen und die nicht mit ſüdlichem, ſondern man könnte ſagen mit tropiſchem Enthuſiasmus ihnen in die Arme fielen. Die anderen waren Verkäufer von Schildpattſachen, kleinen Elephanten aus Elfenbein und Schildpatt, von zierlich geflochtenen Körbchen u. a. m. Ich wollte gleich zur Agentur fahren, um betreffs der Cajüten in der neuen Behauſung nachzuſehen. Dies war bei dem ordnungsloſen Anlegen einer Unzahl von Booten nicht leicht zu bewerkſtelligen. In dem Gewühle von ab und zu ſteigenden Leuten gelangte ich ſchließlich in ein Boot, fand aber, daß es mit anderen Leuten gefüllt war, die an Bord des »Peshawur« fahren wollten. Ich mußte mich fügen, fand aber weder Capitän noch Purser an Bord desſelben, und wollte wieder wegfahren — man hatte aber das Boot weggeſchickt. Da wurde mir die Sache aber denn noch zu lang, und ich nahm ein Canoe von den Eingeborenen, mittelſt welchem ich, Dank zweier Rupien, mit unglaublicher Raſchheit ans Land kam, viel früher als alle Uebrigen. Ich blickte erſtaunt auf dieſe ſeltſame Welt, die ſich vor meinen Augen eröffnete. Cocospalmen vor mir, Cocospalmen zu meiner Rechten und Cocospalmen hinter mir, über welche wie in einer Glorie von Hoſannah die katholiſche Kirche blendend weiß und weit ſichtbar empor-

ragte. Am Lande angekommen, hatte ich Mühe, mir auf dem hölzernen Molo Bahn zu brechen, der mit einer Unzahl von Leuten, welche die Hadjis zu bewillkommnen kamen, gefüllt war. Es waren halbnackte Geſtalten, die den Mund mit Betel roth gefärbt hatten, einige aber mit recht ſchönen Geſichtern, und dabei ein Schreien und ein Sprechen wie ein dumpfes Meergetöſe. Eine Menge drängten ſich vor als Geldwechsler und plagten einen förmlich mit ihren Anerbietungen. Ein Dragoman Namens Louis, ein Singhaleſer, mit einem Schildpatt-Kamm in den Haaren, eine hagere Geſtalt, bemächtigte ſich meiner. Eine warme feuchte Luft, wie in einem Orchideen-Glashaus, machte das Fahren zur Nothwendigkeit; ich eilte mit einem der leichten offenen Wagen, die da warteten, zur Agentur, um dort Alles betreffs unſerer Cajüten zu regeln, dann zum Telegraphen- und Poſtamt. Ich kam dabei an eleganten Häuſern mit rieſigen Brodbäumen davor und zierlichen Gärtchen mit den ſeltſamſten Pflanzen, andererſeits aber auch an kleinen ärmlichen Hütten, halb mit Matten verhängt, vorüber. Ich kehrte gleich darauf an Bord zurück, um die Anderen und unſere Sachen an Bord des »Peshawur« zu bringen und dann wieder ans Land zu ſteigen. Mit einer Roupie für jeden übernahm es einer von den Bootsleuten unſeren Transport zu beſorgen und

bald war alles an Bord des »Peshawur« installirt und wir wieder am Lande. Diesmal war der Landungs-Molo, hinter welchem sich noch ein kleiner befindet, fast leer, und auch nicht so drückend warm, denn es wehte eine erfrischende Brise. Wir nahmen zwei Wagen und fixirten für jeden 6 Roupien für den Nachmittag und 3 für unseren Louis. Ich fuhr zuerst zur Post, um die Recepisse der vorher dort zurückgelassenen Briefe in Empfang zu nehmen, und dann aus der befestigten Stadt hinaus, an der ziemlich großen anglikanischen und der kleineren holländischen presbyterischen Kirche vorbei zur katholischen Kirche. Wir fuhren bis in die Nähe derselben und mußten dann hinaufsteigen. Kinder kamen uns entgegen und bekreuzigten sich, sprachen dabei einige Worte spanisch und französisch, daß sie Katholiken seien, und pflückten uns Blumen. Links von der Kirche war die Schule, rechts das Haus des Geistlichen mit einer offenen Veranda, darin einige Porträts und eine Muttergottes von Lourdes. Die Kirche selbst mit zwei Glockenthürmchen und einer Inschrift, welche besagt, daß sie unter Pius IX. erbaut wurde, ist einfach gebaut mit einer Bogenhalle zur Rechten, hat im Innern eine flache Decke und ist mit Azulejos gepflastert. Wir stiegen wieder hinab und fuhren auf der nach Colombo führenden Straße etwa 1 ½ Stunden bis Cinnamom-Garden (Zimmtgarten)

durch einen wahren Urwald von Cocosnußbäumen, zwiſchen welchen hie und da Mangos, Brodfruchtbäume mit ihrer kopfdicken Frucht am Stamme und Bambus auftreten. Unterwegs boten ſich uns die ſeltſamſten Scenerien. Anfangs führt die Straße dicht am Meer und kommt, nachdem man das ſtattliche Spitalgebäude zur Rechten gelaſſen hat, an eleganten Häuſern von Singhaleſen vorüber. Dieſe Häuſer haben von Mauerſäulen getragene Gitterverandas und eine Art Vorhangwand vor dem Eingang, die dem Vorübergehenden einen Blick in das Innere des offenen Hauſes nicht geſtattet; alles ſchaut wohnlich und ſchattig aus. Jenſeits des Flußes, den man auf einer eiſernen Brücke überſetzt, liegen armſelige Hütten, aus Matten geflochten; aus denſelben lachen Knaben hervor, die Arme mit Ringen geſchmückt und einen Silberreifen um die Hüften, ſonſt aber ganz nackt. Es herrſcht hier eine Fülle der Vegetation, von der man ſich keine Vorſtellung machen kann. Die ſtattlichen Cocospalmen ſtehen entweder einzeln oder bilden ſchattige Haine. Bei vielen ſieht man eine Menge Nüſſe. Die Stämme werden mit trockenen Wedeln umgeben, damit, wenn Leute die Bäume erklimmen würden, um die Nüſſe zu ſtehlen, die in den benachbarten Hütten wohnenden Gärtner durch das Geräuſch aufmerkſam gemacht werden. Die Knaben traben dem Wagen nach,

ſchlagen ſich auf Bruſt und Kopf, daß es ordentlich ſchallt, und bitten um einen Bakſchiſch. Wir machen einen förmlichen tropiſchen Regen durch, der uns nöthigt, außer der Seitenleinwand unſerer Wagen auch unſere Schirme aufzuſpannen. Dabei herrſcht eine warme Treibhausluft. Wir gelangen an eine Mauthſtelle, wo wir 3 Roupien für die Hin- und Rückfahrt bezahlen, und erreichen bald den Garten, ein kleines eingezäuntes Stück Land am Ufer eines Teiches, in deſſen Mitte ein von einer breiten Veranda umgebenes Häuschen ſteht. Man zahlt $^1/_2$ Shilling Entrée, es wird dort aber nichts verabreicht, ſondern man muß ſich Speiſe und Trank mitbringen. Der Eigenthümer iſt ein ſehr freundlicher Indianer, der fließend engliſch ſpricht. Er zeigte mir die einzelnen ſchönen Pflanzen ſeines Gartens, vor Allem die herrlichen Cocosnußpalmen, mehrere Bambus, einen ſchönen »Baum der Wanderer«, aus deſſen fächerförmig geſtellten Blättern, wenn man ſie anſticht, Waſſer herausfließt, dann eine Art Palme, die jedoch halb verdorrt war, einige Brodbäume mit den dicken Früchten am Stamme, am Ufer des Waſſers die Giftwurzel und zahlreiche Zimmtgeſträuche, welche die Eigenthümlichkeit beſitzen, daß das Blatt, die Rinde und die Wurzel verſchiedenen Geruch haben. Im Häuschen bot man Stöcke aus verſchiedenen Hölzern, namentlich aus Zimmt, an welchen die

Leute an einer Stelle Zimmt, an der anderen Kampfer riechen ließen und von denen ich ein Paar um einen halben Shilling kaufte, ſowie Cocosnüſſe und wahrſcheinlich falſche Edelſteine feil. Zwei kleine Mädchen und ein Mann mit einer Trommel, erſtere mit eigenthümlicher, ſpitzer hutartiger Kopfbedeckung, führten, während es in Strömen goß, einen kleinen Tanz auf, wobei ſie mit Stöckchen klapperten. Bei der Rückfahrt beſuchten wir einen Buddhiſtiſchen Tempel, der beim Hinauffahren zur Rechten am Wege lag, da wo Arek-Kneipen und Steinſchleifer an der Straße ſtehen, welche letztere mit einem Rad und einem Bogen nach Art der Araber in offenen Buden arbeiten. Seltſame Vögel belebten die Lüfte, braune rabenartige Vögel mit ſchwarzem Kopf und kurzem Schnabel; droſſelartige Vögel ſchwarz und weiß, die auf den Zäunen hüpfen und dabei den Schweif heben, ſchwarze rabenartige Vögel mit langem Schnabel, und ſeltſame Stelzer, die in den nahen Reisfeldern, von Cocospalmwaldungen umringt, gravitätiſch einherwaten. Inmitten der üppigſten Cocospalmen erhebt ſich der Tempel, ein einfaches viereckiges Gebäude, zu welchem Stufen hinaufführen. Rechts davon ſind die Anfänge einer runden Pagode, die aber bisher wegen Mangels an Geld nicht ausgebaut werden konnte. Ein kräftiger Mann mit einem reizenden nackten Kinde von etwa 5 Jahren, das einen

ſilbernen Reifen als Gürtel hatte, geleiteten uns in den Tempel. Wir fanden darin eine ſitzende und zwei ſtehende Statuen des Buddha, vor deren erſterer ein Schleier herabhängt, und auf der Wand gemalt einen Brahma mit vielen Händen, und eine Viſchnu in blauer Farbe. Rings um das Gebäude läuft eine Art Corridor, welcher ganz mit Darſtellungen aus dem Leben Buddhas in roher Ausführung bemalt iſt. Unter anderen iſt auch Adams Peak mit der Form des Fußes abgebildet, und die Stelle, wo Buddha ſich niederlegte. Seltſam ſind die Gemälde, welche die Hölle mit den gräßlich zerfleiſchten Verurtheilten darſtellen. Alles, auch die Figuren des Buddha, iſt mit natürlichen, ſehr bunten Farben bemalt. Zwei junge buddhiſtiſche Prieſter begleiteten uns, ſpäter kam ein Knabe mit einer Tafel, auf der geſchrieben ſtand, daß jeder einen Shilling zu bezahlen hat. Unſer Begleiter ſagte uns jedoch, wir ſollten ihm nur geben was wir wollen, und wir zahlten eine Roupie für alle. Zur Stadt zurückkehrend eilen wir an dem engliſchen und holländiſchen Friedhof vorbei zu den Bazars, einer langen gedeckten Halle, wo man Obſt verkauft und wo ſich ein munteres eigenthümliches Treiben entfaltete. Es wurden dort auch ſehr zierliche ſchwarz-roth-gelbe Körbchen für den Betel feilgeboten, von denen ich zwei kaufte. An dem Fleiſchmarkt vorüber kommen wir wieder zum Molo,

und erreichen das Schiff, noch bevor ein zweiter heftiger Regenguß ausbricht, der lange anhält. Man ſagte mir, daß die Fahrt nach dem Moakwalla-Garden noch ſchöner wie jene nach Cinnamom-Garden ſei, da man ſowohl von demſelben, wie von der dahinführenden Straße einen viel ſchöneren Blick auf das Thal und das Meer genießt. Ich fuhr noch an Bord des »Indus«, um vom Capitän Abſchied zu nehmen, fand ihn aber nicht und ſah ihn erſt ſpäter, als er an Bord des »Peshawur«, wohin wir uns gleich begaben, kam. Da wir noch viel Ladung zu nehmen hatten, wurde die Abreiſe erſt für Abend feſtgeſetzt. Ich benützte die noch übrige Tageszeit, um von Bord aus eine Skizze der katholiſchen Kirche und des rückwärtigen Theiles des Hafens aufzunehmen. Zahlreiche Verkäufer von allerhand Curioſitäten kamen an Bord. Da waren Edelſteine, meiſtens aber Glas, Elephanten aus Elfenbein oder aus Ebenholz, allerhand Schildpatt-ſachen, ſchöne eingelegte Käſtchen aus Sandelholz, die zierlichſt geflochtenen Körbchen und Täſchchen, von denen ich einige kaufte, darunter ein Körbchen, wovon 14 Stück in einander gehen, ſehr hübſch gearbeitete Modelle von Canoes der Eingeborenen, von welchen ich um eine Roupie eines kaufte, dann zuſammenlegbare Deckſtühle nach europäiſcher Art, aber von dortigem Holze und mit eigenthümlich geflochtenen Sitzen. Ein jeder ſuchte dem anderen

zuvorzukommen. Sie ſtellten ſich unter die Boote, in den Gängen unter Deck, unter die Zelte, überall wo ſie einen vor dem tropiſchen Regen geſchützten Platz finden konnten, um den Fremden ihren Schatz von Nippſachen eine nach der anderen aus ihren Paketen herauszuthun, und es gelang ihnen auch zumeiſt dem einen oder dem anderen etwas anzubringen. Erſt 20 Minuten nach 8 Uhr ſetzte ſich das Schiff in Bewegung und nach weiteren fünfzehn Minuten waren wir außerhalb der durch ein Boot vorher beleuchteten Bojen. Der Pilot, ein Engländer, fiel beim Sichausſchiffen rücklings in ſein Eingeborenen-Boot, und wir dampften frei in die dunkle aber ruhige Nacht hinaus.

21. Januar. Während der Nacht hatten wir etwas See von Nordoſten und ſtarken Regen. In der Frühe war der Himmel ziemlich bewölkt, der Seegang jedoch mächtig. Wir hatten die beiden vorderen Gaffelſegel geſetzt, bald ſetzte man auch die zwei vorderen Querſegel, und vom Winde begünſtigt fuhr das mächtige Schiff luſtig dahin. Um 10 Uhr fiel, vom Winde gepeitſcht, ein dichter aber feiner Regen, um 11 Uhr klärte es ſich auf, die See wurde viel ruhiger und Himmel und Meer waren wieder blau. Wir erblickten einzelne fliegende Fiſche, allein kein Schiff war weit und breit am Horizont zu ſehen. Kurz vor 12 Uhr regnete es

wieder in Strömen, ein wahrhaft tropiſcher Regen, der bis nach 1½ Uhr anhielt und die See etwas beruhigte. Unſere Tagesbeobachtungen waren die folgenden: Breite 3°18′ N., Länge 81°47′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 189 Meilen, Entfernung bis King Georges Sound 3141 Meilen. Die Briſe iſt conſtant von Nordoſt; gegen 4 Uhr klärt ſich das Wetter von Neuem, bleibt jedoch immer drückend und feucht. Am ſchönſten iſt es noch, auf dem oberen Deck zu ſpazieren, wo auch viele Thiere aufgeſtellt ſind, Schafe, Enten, Hühner, erſtere von der indiſchen ſchwarzköpfigen Race. Auf beiden Seiten des Schiffes hängen von den Kranen eines Bootes zu den anderen in Feſtons noch ganz grüne Büſchel von Bananen, die hier allmälig reifen und dann nach und nach verzehrt werden ſollen. Außer einem Vogel mit dunkelbraunem Gefieder, ſcheinbar einem Petrel, den wir um 12 Uhr bemerkten, war nichts zu ſehen als die unermüdlich ſich über einander wälzenden Fluten. Die See hat ſich aber bereits bedeutend gelegt. Um 5 Uhr brach ein heftiges Regenwetter los, das mit unglaublicher Heftigkeit das Meer peitſchte und zwei Stunden währte. Dann klärte ſich allmälig der Himmel, und Sterne blinkten zwiſchen den Wolken hervor. Das Meer wurde ſanfter, und es ward kühl auf Verdeck, wo muſicirt und geſungen wurde. Muſik und Geſang verſchmolzen harmoniſch mit dem

Rauſchen der Wogen. Der Wind, welcher uns vor dem Regen ſehr günſtig geweſen war, drehte ſich nach demſelben mehr gegen uns, ſo daß wir jetzt die Querſegel nicht mehr benützen konnten. Wir hatten jedoch ſchon vor dem Platzregen, der ſo heftig niederging, alle Segel geſchloſſen. Später gegen Abend wird es ganz ruhig und wir können unſere kleine Lucke wieder öffnen.

22. Januar. Ein herrlicher, klarer, ſonniger Morgen! Schon in erſter Frühe hat man unſere Lucken geöffnet, und die eindringende laue Luft thut wohl. Aber ſchon um 9½ Uhr war der Himmel wieder umwölkt und ein ſtarker Regenguß ging über uns nieder. Vor 10 Uhr ſollten wir die Linie paſſiren, und in der That waren wir um 10 Uhr 10 Meilen ſüdlich von derſelben, wir durchſchritten ſie bei 84°47′ Oſt. Um 11½ Uhr ſahen wir in einiger Entfernung ein großes Vollſchiff zu unſerer Linken, das mit vollen Segeln ſüdwärts zog. Unſere Mittagsbeobachtungen waren folgende: Breite 0°44′ S., Länge 84°54′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 306 Meilen, Entfernung bis King Georges Sound 2835 Meilen. Das Meer war ruhig, die Luft ſtill und nicht ſehr warm (29½° Celſius). Vor dem Gabelfrühſtück erblickte man noch ein ſtattliches Vollſchiff mit gemalter weißſchwarzer Batterie, welches ſüdwärts fuhr und dem wir ziemlich nahe

kamen, es zur Linken laſſend. Rechts ſah man gleichzeitig in großer Entfernung einen Bark, lauter Schiffe, welche in der Aequatorial-Calmenzone ſich befanden. Schon Vormittags ſahen wir einen ſchwarzbraunen Vogel in der Ferne, Nachmittags zu unſerer Linken zuerſt einen, dann etwa 14 mit weißlichem Bauch, jedoch zu entfernt, um ſie erkennen zu können. Sie flatterten auf dem Meere herum in unbeſtändigem Fluge. Die Briſe war nach Weſten umgeſprungen, anfangs leicht mit hohler Nordoſt-See, dann aber friſcher. Es ſoll dies der Nordweſt-Monſun ſein, der uns etwa zwei Tage begleiten wird. Die ſchönſten Haufwolken ſammelten ſich im Norden, anfangs von blendendſtem Weiß, dann aber ins Aſchgraue übergehend und ſchließlich bleigrau werdend, bis ſie ſich in Regen auflöſten, dem wir jedoch entkamen. Auch im Südweſten ſah man, wie ſich Regenſchauer bildeten und Regenwolken aufthürmten, denen wir aber gleichfalls entgingen. Wir hatten die beiden Gaffelſegel und den Fockſegel geſetzt, welche die Briſe ſanft anſchwellte. Gegen Abend wurde es ruhiger; der Himmel war zwar bewölkt, doch waren an mehreren Stellen die Sterne zu ſehen. Eine Zeit lang hatten wir Muſik und Geſang auf Verdeck, jedoch nur von kurzer Dauer, denn die Briſe war weit kühler als an den früheren Abenden. Prächtig war der Anblick des Meeres, welches in der Dunkelheit ſternenähnlich

funkelte. Jede Woge war ein Meer von Sternen, und wie sie sich in der Ferne brachen, sah es aus wie lauter Feuerzungen; zwischen den dunklen Stellen traten gleichsam wie Lampen mächtige Lichter auf, die bald wieder verschwanden, um wie Spielballen einer zufälligen Illumination abermals aufzutauchen, rasch und unbeständig wie die Wellen.

23. Januar. Die Nacht über wehte eine frische Westnordwestbrise mit starken Regengüssen, der Morgen war jedoch herrlich, sonnig und klar; die Brise von Nordwest blies ziemlich frisch, wir hatten beide vordere Gaffelsegel, das Focksegel und zwei Quersegel gesetzt. Das Besansegel setzt der Capitän beim »Peshawur« nie, weil das Schiff dann schlecht steuert, man benützt dieses Segel bloß, um das Schiff im Hafen zu drehen. Um 10 Uhr kam, von einem heftigen Winde begleitet, ein Regenschauer auf uns zu, man sperrte, da der Seegang höher war, unsere Lucke zu. Das Schiff steht sehr stabil, nur legt es sich, wahrscheinlich wegen des großen Gewichtes auf Verdeck, stark in die Segel. Um 10½ Uhr hielt der Capitän Kirche, wobei der Purser vorlas, nachher wurde gesungen, eine Inspection über die Leute fand aber nicht statt. Eine Anzahl fliegender Fische springt in der Nähe des Schiffes auf und taucht nach kurzem

Fluge wieder in die Wellen, oft ſind ganze Schwärme davon zu ſehen, von denen einer nach dem anderen emporhüpft und wieder untertaucht. Unſere Tagesbeobachtungen ſind folgende: Breite 4°7′ S., Länge 88°19′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 302 Meilen, Entfernung bis King Georges Sound 2533 Meilen. Von 3 bis 4 Uhr umwölkte ſich der Himmel wieder ſtark und wir hatten nach einander zwei heftige von ſtarkem Winde begleitete Regenſchauer. Nach dem zweiten drehte ſich der Wind mehr nach Südweſten und wir mußten daher die Querſegel einziehen, das Meer beruhigte ſich aber bedeutend. Ich nahm wie gewöhnlich ſeit unſerer Abfahrt von Ceylon in einer luftigen Deckcajüte ein erquickendes Bad, das Waſſer war aber viel kühler als an den vorhergegangenen Tagen; das Thermometer zeigt auch blos 27 Grade Celſius Lufttemperatur. Im Laufe des Nachmittags mildert ſich die Briſe und das Meer bedeutend, erſtere weht nicht mehr von Nordweſt, ſondern ganz von Südweſt, das Meer wird ſanft und mild. Nach Sonnenuntergang klärt ſich der Himmel vollſtändig und wir haben den Genuß einer prächtigen ſternenhellen Nacht. Auf Verdeck wird wie gewöhnlich muſicirt und geſungen, und zwar heute länger als gewöhnlich, da Sonntag iſt, vornehmlich Kirchenlieder, die von Gruppen wiederholt wie von Echo zu Echo verhallen, bis ſie ſchließlich mit der Briſe

und dem Rauſchen des Fahrwaſſers verſchmelzen und ſich verlieren. Es gewährt ein wahres Vergnügen, auf das Firmament zu blicken, das keine Wolke trübt, und von dem die Sterne mild und ſanft herabblinken. Durch die weit geöffneten Lucken dringt die Abendluft erfriſchend und labend in unſere Cajüten.

24. Januar. Die Nacht verging ziemlich ruhig und war, zwei kleine Regengüſſe abgerechnet, heiter und mondhell. Unſer oberer Querſegel riß, weil ſchon alt und ausgebeſſert, in der Mitte entzwei, ſo daß wir am Morgen einen andern beiſetzen mußten. Am Morgen war der Himmel bewölkt, und ging eine ziemlich ſtarke Briſe von Nordweſt, wir hatten volle Segel und glitten raſch dahin. Um $8^1/_2$ Uhr hatte ſich der Himmel genügend geklärt, ſo daß wir Beobachtungen machen konnten. Wir ſahen drei Seevögel mit langen dunklen Flügeln und weißem Bauch in der Nähe des Schiffes dahinfliegen. Um 10 Uhr hatten wir Feuerprobe. Die Pumpen wurden in Thätigkeit geſetzt, die Goſſen angeſchraubt und auf den Ruf der Feuerglocke verſammelte ſich die Mannſchaft auf dem Quarterdeck. Das Waſſer ſpritzte mit Gewalt ins Meer, bei jedem Krahne der vier Lifeboote auf dem oberen Deck war ein Mann zum Herunterlaſſen derſelben aufgeſtellt. Durch einen Pfiff wurde nun

die Mannſchaft dahin beordert und vertheilte ſich zur Bemannung eines jeden Bootes — ſchwarze Feuerleute und der chineſiſche Tiſchler, deutſche und indiſche Matroſen, Stewarts in Hemdärmeln — Leute in allen möglichen Farbennuanzen und den verſchiedenſten Coſtümen und Größen, vom herkuliſchen Neger bis zum niedlichen Pankerbuben. Nachdem der Capitän und die Officiere geſehen hatten, daß alle richtig auf ihren Plätzen waren, ertönt ein zweiter Pfiff, ein jeder kehrte ruhig auf ſeinen Platz zurück und die Probe war vorüber. Um 10½ Uhr hatten wir einen ſehr heftigen Regenguß, es war ein feiner Regen, den der Weſtwind auf das Verdeck trieb, der aber bald vorüberging, worauf wir wieder Sonnenſchein bekamen. Unſere Tagesbeobachtungen waren die folgenden: Breite 8°8′ S., Länge 91°19′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 285 Meilen, Entfernung bis King Georges Sound 2248 Meilen. Um 1 Uhr ſahen wir ein Vollſchiff, welches alle Segel geſetzt hatte und ungefähr denſelben Weg nahm wie wir, um 3¼ Uhr gleichfalls zu unſerer Linken ein anderes Schiff, ſcheinbar ein Bark, jedoch in weit größerer Entfernung. Das Wetter war ſchön und klar geworden, man ſah blos im fernen Weſten einige Haufwolken, die ſich zu kleinen Gewittern anſammelten. Die Briſe war von Weſtnordweſt, aber eine lange hohle See von Südweſten machte das Schiff dann und

wann ſo ſtampfen, daß es über den Bug etwas Waſſer nahm. Dies hinderte jedoch nicht, daß man auf dem Verdeck Piano ſpielte. Am ſpäteren Nachmittag bemerkte man zwei Tölpel (Sula, Boubies) das Schiff umflattern; der eine war blendend weiß, nämlich ein ausgewachſener Vogel, der andere grau, d. h. ein Junges, beide mit korallenrothen Füſſen. Sie beſchrieben eine kurze Zeit weite Kreiſe um die Maſten und ſetzten ſich dann ſchwerfällig und ſcheinbar ermüdet auf die Hauptraa, dann aber nahmen ſie einer nach dem andern den Flug mit größerer Sicherheit wieder auf. Dieſe Vögel ſind ſehr dumm und wie ſie ſich niederlaſſen, ſchlafen ſie gewöhnlich gleich ein, ſo daß ſie ſich leicht fangen laſſen. Thatſächlich erwiſchte einer von der Mannſchaft, während wir ſpeiſten, einen der Vögel, er flog ihm aber wieder davon. Dagegen holte uns etwas ſpäter ein Indianer für eine Roupie den ſchönen weißen, einen prächtigen Vogel mit gelbem geierartigen Auge, korallenrothen Füſſen, ſchwarzen Flügeln und graublaulichem Fleiſch, einem zugeſpitzten Schweif mit einigen ſchwarzgrauen Federn untermiſcht. Wir gaben ihn dem Fleiſcher zur Aufbewahrung über Nacht; er ſchaute erſtaunt und unverwandt um ſich und ſchien eine große Kraft in ſeinem Schnabel zu beſitzen. Nach Tiſch war wiederum Muſik und Tanz auf Verdeck. Die Luft war warm und ließ einen Regen erwarten, der auch that-

fächlich nach 9 Uhr ſehr ergiebig niederging, ein wahrer Platzregen, obwohl kurz vorher ein Theil des Himmels noch ganz klar geweſen war. Die Briſe blieb ſich ſtets gleich, der Seegang war etwas ſtärker, mäßigte ſich aber bald wieder, der Himmel iſt ganz umwölkt und ſcheint ſich auf einen neuerlichen Regenguß vorzubereiten. Dank der geöffneten Lucken haben wir es in den Cajüten nicht zu heiß; trotzdem ſetzt man gerne die Windfänger, welche friſche Luft zuführen.

25. Januar. Die Nacht über ſtampfte das Schiff, in der Frühe begrüßte uns aber ein herrlicher ſonniger Morgen mit blauem Himmel und blauer See. Die Briſe wehte günſtig, ſo daß wir mit den Gaffel- und Querſegeln fuhren. Um 7½ Uhr wurde die Maſchine geſtoppt, um einen Beſtandtheil feſtzuſchrauben, welche Arbeit in 20 Minuten ausgeführt werden konnte, worauf wir wieder weiterfuhren. Nach 10 Uhr erblickten wir zu unſerer Rechten etwa 50 Tölpel in einiger Entfernung herumflattern, vorwiegend waren es weiße Individuen, doch waren auch einige graue darunter. Es gewährte ein intereſſantes Schauſpiel, ihren Luftgauklereien zuzuſehen, es ſind wahre Kinder der Wellen, denen der Ocean die Heimat iſt. Um 11 Uhr begann wieder ein ſtarker Regenguß. Wir ſteuerten Achter, da man vorne die Dampfſteuerung unterſuchte. Etwa

um 1 Uhr drehte sich nach einem Sprühregen der Wind nach Ost-Süd-Ost, so daß wir keine Segel mehr führen; es scheint daher, daß wir uns nunmehr im Bereiche der Passatwinde befinden. Der Himmel ist zwar noch immer bewölkt, die Luft aber erfrischender und kühler. Wir sahen einige fliegende Fische, aber kein einziges Schiff. Im Südosten war der Horizont von baumwollähnlichen Haufwolken abgeschlossen, dann sammelten sich aschfarbene Wolken und wir bekamen einige Regentropfen. Unsere Tagesbeobachtungen waren die folgenden: Breite 12°6′ S., Länge 94°12′ Ost. Zurückgelegte Strecke 292 Meilen, Entfernung bis King Georges Sound 1956 Meilen. Die Brise kam fortwährend von derselben Seite, das Meer war ruhig und leicht gekräuselt, nur dann und wann kam eine mächtige hohe Welle von Südwesten und ließ das Schiff tief stampfen. Um 7 Uhr waren wir den Cocos-Inseln gegenüber, die wir in einer Entfernung von 90 Meilen passirten. Sie enthalten gutes Trinkwasser, so daß manchmal Segelschiffe deshalb dort anlegen. Ein Schotte Namens Ross ist gleichsam König dieser Inseln. Anfangs wollte er sich unter niederländischen Schutz stellen, allein auf das Anerbieten Englands, ihn zum bleibenden Statthalter zu ernennen, hißte er die englische Flagge, so daß diese Inseln jetzt unter englischem Schutze stehen. Eine Geschichte, ähnlich

wie in Pitcairn, eine Scholle inmitten des Oceans, auf welcher er aber vielleicht Ruhe und Zufriedenheit gefunden haben mag. Wir ſehen heute Abends keine Tölpel in der Nähe des Schiffes, dafür aber das Funkeln des Meeres und am Himmel, der ſich nach 8 Uhr ganz aufgeklärt hat, das Geſtirn des ſüdlichen Kreuzes. Wir hatten wie gewöhnlich auf Verdeck Muſik und Tanz, an dem ſich Alt und Jung, unerwachſene Kinder und alte Leute mit weißen Haaren betheiligten. Labend war dabei die friſche Briſe auf Verdeck und wonnig ſchön der Blick auf das Meer und die fernen Sterne.

26. Januar. Lockere, loſe Haufwolken, blauer Himmel und ſaphirblaues Meer mit ſchäumenden Wellenkämmen. Wir ſind mitten in den Paſſatwinden, eine angenehme erfriſchende Briſe, ähnlich der Mittagsbriſe in den Sommertagen des ſüdlichen Mittelmeeres. Wir ſehen einige fliegende Fiſche, aber keinen Vogel und kein Schiff am weiten Horizont. Die Nacht war bei klarem Himmel, aber unter ziemlich ſtarkem Stampfen vergangen, man ſteuerte noch immer vom Achter. Die Pumpen für die vorderen und Achter-Sectionen wurden in Thätigkeit geſetzt, um dieſelben auszutrocknen, während die ganze Steuerkette und der Mechanismus des Dampfſteuers inſpicirt wird. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 16°0′ S.,

Länge 79°4' Oſt. Zurückgelegte Strecke 288 Meilen, Entfernung bis King Georges Sound 1668 Meilen. Die Lufttemperatur iſt 24 Grad Celſius. Während des Nachmittags friſchte die Briſe auf, eine herrliche Briſe bei hellem Sonnenſchein, die das tiefblaue Meer luſtig ſchäumen ließ. Wir mußten aber, da das Schiff dann und wann ſtark ſtampfte, den Maſchinen-Regulator beiſetzen, was trefflich wirkte. Im Laufe des Nachmittags friſchte die Briſe abermals und wir dampften nur mit 11¼ Geſchwindigkeit, luſtig und lärmend wälzten ſich die ſchönen Wogen über einander. Obwohl nach Sonnenuntergang die Briſe etwas nachließ, ſtampfte das Schiff dennoch mitunter mächtig. Auf Verdeck wurden Geſellſchaftsſpiele arrangirt und wie üblich bis ſpät Abends muſicirt und getanzt.

27. *Januar.* Ein ſchöner klarer Morgen nach einer bewegten Nacht. Das Schiff ſoll ſtark geſtampft und mitunter eine Welle auf Verdeck bekommen haben. Himmel und Meer ſind vom ſchönſten Blau, die Briſe regelmäßig vom ſelben Viertel. Kein Segel iſt am weiten Horizont zu ſehen, einſam dampfen wir dahin. Gegen Mittag läßt die Briſe etwas nach. Unſere Tagesbeobachtungen ſind folgende: Breite 19°29' S., Länge 100°00' Oſt. Zurückgelegte Strecke 267½ Meilen, Entfernung nach King Georges Sound 1400½ Meilen. Ich

hatte wie üblich mein Bad, tauchte jedoch nur einmal, denn das Waſſer iſt bedeutend kühler als an den beiden vorigen Tagen. Auch die Temperatur der Luft iſt viel niedriger, nicht etwa an der Sonne, ſondern die innere Beſchaffenheit der Luft; man ſpürt es eben empfindlich, daß man ſich vom Aequator entfernt. Nicht einmal ein fliegender Fiſch iſt hier zu ſehen; erſt gegen 6 Uhr erblicken wir einen Tölpel, welcher in einiger Entfernung rechts vom Schiffe fliegt, dann den Cours desſelben kreuzt und endlich links verſchwindet. Der erſte Officier behauptete, daß es ein Boatswain ſei, der ganz weiß iſt und keine ſchwarzen Flügel hat, ich konnte es jedoch wegen der größeren Entfernung nicht unterſcheiden. Der Himmel blieb klar bis zur Dämmerung, nur im Weſten ſammelten ſich graue, phantaſtiſch geformte Haufwolken. Als es zu dunkeln begann, umwölkte ſich der Himmel, dann und wann verſtärkte ſich ſtoßweiſe der Wind und gegen 9 Uhr bekamen wir auch etwas Regen. Der erſte Maſchiniſt führte mich zum Regulator, der trefflich functionirt. Auf Verdeck wurde muſicirt und verſchiedene Spiele gemacht.

28. Januar. Friſche Briſe und blauer Himmel, die Nacht war ziemlich bewegt. Gegen Mittag nimmt die Briſe und der Seegang etwas zu, das

Schiff ſtampft dabei jedoch nur leicht. Unſere Mittagsbeobachtungen ſind die folgenden: Breite 22°49′ S., Länge 103°3′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 263 Meilen, Entfernung bis King Georges Sound 1137½ Meilen. Wir nähern uns Auſtralien. Die Luft iſt ſchon bedeutend kühler, allmälig ſieht man ſowohl unter den Paſſagieren, wie bei der Schiffsmannſchaft die weißen Hoſen verſchwinden und ſchwerere Kleidung wird angelegt. Die Kühle iſt aber keineswegs ſcharf, ſondern erfriſchend. Im Laufe des Nachmittags nahm die Briſe zu, der Himmel umwölkte ſich wiederholt und der Seegang wurde mächtiger. Die ſchönen tiefblauen Wellen, mit blendend weißem leuchtendem Schaum gekrönt, wälzten ſich majeſtätiſch über einander. Bisweilen bildete ſich eine tiefe, weit ausgebreitete Woge, in welche das Schiff mächtig tauchte, einen Strom von ſprudelndem Schaum hinter ſich zurücklaſſend. Des Abends wurde auf Verdeck weniger geſungen und muſicirt, deſto eifriger aber im Salon Karten geſpielt. Die Sonne ging hinter klaren lockeren Wolken unter und die Briſe nahm etwas ab, nichtsdeſtoweniger mußten wir unſere Lucken geſchloſſen halten und das Meer wuſch dann und wann über den Bug hinweg. Das Dampfſteuer war ſchon im Laufe des Nachmittags hergeſtellt, wir ſteuerten aber ſtets Achter. Der Himmel war umwölkt, nur hin und wieder ſah man einige kleine Partien

des geſtirnten Himmels. Der Regulator wirkte bei dem ſtarken Stampfen des Schiffes vortrefflich, nur ſperrte er einmal ſo ſtark, daß die Maſchine für einige Minuten ſtehen blieb und man ihn lostrennen mußte, um ſie wieder in Gang zu ſetzen, worauf man ihn abermals in Anwendung brachte. Sonſt arbeitete die Maſchine ſehr ruhig und trotz des friſchen Gegenwindes und des uns zurückhaltenden Seegangs waren wir im Stande, 9½, ja manchmal 10 Meilen per Stunde zurückzulegen. Phantaſtiſch zeichnete ſich das Schiff auf dem dunklen wolkigen Hintergrund mit den zugeſpitzten Raaen, ein Spielball der ewig jungen Wellen, im rhythmiſchen Tempo aufſteigend und wieder ſinkend in ein Bett von Schaum und Giſcht.

29. Januar. Der Wind bläſt mit gleicher Kraft und von derſelben Richtung, ſchöne ſchäumende Wellen wälzen ſich über einander und ergießen ſich wie mächtige Waſſerfälle in ihr dunkelblaues Thal. Kein Schiff, kein Vogel in Sicht am weiten Horizont. Die Nacht war etwas ruhiger, aber ſo ziemlich ähnlich der vorhergegangenen, nichtsdeſtoweniger dampfen wir raſch vorwärts und ich kann meine kleine Lucke offen halten. Die Luft iſt angenehm, der Himmel theilweiſe bewölkt, nur dann und wann blickt die Sonne zwiſchen den Wolken hervor und beleuchtet den ſilbernen Schaum.

Etwa um 12½ Uhr ſahen wir zu unſerer Rechten einen dunkelbraunen Seevogel mit ſtark zugeſpitzten Flügeln, den ich aber nicht zu erkennen vermochte. Er flog eine Zeit lang in der Nähe des Schiffes und dann mit Blitzesſchnelle weit hinaus gegen Weſten. Das Bad, in welches ich wie geſtern nur einmal tauchte, hatte nicht mehr die labende wonnigliche Temperatur der Tropen. Unſere Mittagsbeobachtungen waren die folgenden: Breite 26°7′ S., Länge 105°57½′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 225 Meilen, Entfernung bis King Georges Sound 822½ Meilen. Wir waren Mittags ſo ziemlich Sharks Bay gegenüber u. zw. 292 Meilen von derſelben entfernt. Es iſt dies die Bucht, in welcher die ſchönen auſtraliſchen Perlen gefiſcht werden, wozu etwa 54 Schiffe und eine große Zahl kleiner Boote, deren Fiſcher am Lande unter Zelten wohnen, in Verwendung ſtehen. Gegen vier Uhr friſchte der Wind bedeutend und es mußten Vorbereitungen für ſchlechtes Wetter getroffen werden. Die vier Boote auf dem Hurrican-Deck wurden höher gehißt, wobei einer von den Stützbäumen derſelben gebrochen und durch einen anderen, ſcheinbar eine Spar-Raa erſetzt werden mußte; die beiden Fallreps wurden gleichfalls eingezogen und feſtgebunden. Auch die flinken Pankerknaben in blauen Kattunkleidern arbeiteten dabei mit, ſowie die beiden Tiſchler, der Engländer und der Chineſe. Es iſt ein

wohlthuendes Gefühl, ein Schiff ſeetüchtig gemacht zu ſehen. Trotzdem hatten wir etwa um 5½ Uhr zwei ſtarke Roller, die eine gräßliche Verwüſtung auf dem aufgedeckten Tiſche und in der Küche anrichteten. Wahrſcheinlich hatte durch ſchlechtes Steuern eine Welle rechts und dann gleich wieder darauf eine andere uns auf die Seite gefangen. Wir fuhren hierauf glatt weiter und hatten ein treffliches Mahl trotz der verſchiedenen Miſchungen, die in der Küche ſtattgefunden haben mochten. Nach Tiſch ſchien ſich der Wind etwas gelegt zu haben, wiewohl wir immer denſelben Seegang hatten. Dies Alles hinderte jedoch nicht, daß auf Verdeck Muſik und Geſang ertönte, deren Klänge ſich weithin in der ſcharfen Briſe verloren, und namentlich vorne, wo ſo manches heitere, wohltönende Lied aus den Highlands erklang. So iſt der Menſch; er trachtet ſich nach Thunlichkeit mit Bildern der Heiterkeit und der Freude zu umgeben. Wohlthuend iſt aber das Gefühl, daß ſich in Allen der Gedanke zu dem Lenker der Meere erhebt. Die Luft iſt milder, was Einige einem kommenden weſtlichen Winde zuſchreiben wollen. Heute Nacht ſoll Neumond ſein und wir wollen ſehen, was er uns bringt. Vorläufig ſcheint es ruhiger werden zu wollen, der Himmel iſt aber ganz umwölkt und die See geht hoch, wenn auch länger und ſanfter als am Nachmittag.

30. Januar. Die Nacht war finſter und bewegt, am Morgen ſchien ſich das Wetter etwas gebeſſert zu haben, der Himmel war aber umwölkt und die Luft dumpfig. Gegen 10 Uhr begann der Wind ſich zu legen und mehr nach Oſten zu drehen, er nahm ſodann gegen Mittag zu ſtetig ab. Wir ſchifften ſchon kein Waſſer mehr über den Bug, dafür rollte man aber ſanft. Das Piano wurde hinuntergetragen und um 10½ Uhr ließ der Capitän Predigt abhalten. Wir ſahen im Laufe des Vormittags fünf ſchwarze Seevögel mit ſcharf zugeſpitzten Flügeln gleich den geſtrigen an dem Schiffe vorbeifliegen. Unſere Mittagsbeobachtungen waren folgende: Breite 29°10′ S., Länge 108°28′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 226 Meilen, Entfernung bis King Georges Sound 656½ Meilen. Von Mittag ab beruhigte ſich die See immer mehr und mehr, und auch der Wind hörte faſt gänzlich auf, ſo daß wir von 4 Uhr ab einen herrlichen Nachmittag mit hellem warmen Sonnenſchein und ganz leichter Südoſtbriſe hatten, ein wahrer Genuß nach dem geſtrigen Nachmittage, wo Alles geſchloſſen bleiben mußte, während heute die Luft durch alle weitgeöffnete Lucken friſch einſtrömt. Ich hatte wie gewöhnlich mein Bad, das Waſſer war etwas wärmer als geſtern. Die Luft iſt belebend friſch und würde uns nicht die noch übrig bleibende hohle See etwas leicht ſchwanken laſſen, ſo könnte

man ſich das Wetter nicht ſchöner denken. Von 4½ Uhr an wurde das rückwärtige Steuer ausgelöſt und das vordere Dampfſteuer wieder in Thätigkeit geſetzt. Wir dampfen über 11 Meilen per Stunde. Wind und Seegang ließen immer mehr und mehr nach, bis es gegen den Abend zu faſt ganz ruhig wurde, ſo daß wir über 12 Meilen per Stunde fuhren. Wir ſahen einen Vogel, ähnlich den früheren, jedoch in weiter Ferne. Die Briſe war ſanft von Oſt-Süd-Oſt, ſo daß wir auch das vordere Gaffelſegel ſetzen konnten. Das Meer dehnte ſich glatt aus, nur in langen hohlen Wogen ſich hebend und ſenkend. Der Himmel, anfangs klar und voll Sonnenſchein, wiewohl am Horizonte etwas dunſtig, umwölkte ſich allmälig und war nach Sonnenuntergang, um welche Zeit er eine zarte perlgraue Farbe angenommen hatte, finſter; nur dann und wann ſah man ein Sternlein hervorglitzern. Unten im Salon wurden bei Muſikbegleitung Pſalmen abgeſungen, deren eintöniger Rhythmus ſich angenehm mit dem Rauſchen der Wogen vermiſchte und weithin erklang.

31. Januar. Die Nacht über rollte das Schiff, der Wind war jedoch ſchwach. Während der Mittelwache war ein ſtarker Regenguß von Oſt-Nord-Oſt niedergegangen. Als ich auf Verdeck kam, war der Himmel grau umwölkt mehr nach

Art eines Winter- als eines Sommertages. Der Horizont war dunſtig, die Briſe leicht von Südweſten und das Meer ruhig. Erſt nach 10 Uhr friſchte die Briſe etwas auf und das Meer kräuſelte ſich in leichten Wellen. Es iſt nun ſchon der fünfte Tag, daß wir kein Schiff weit und breit am Horizonte des einſamen Oceans erblicken. Die Atmoſphäre iſt bedeutend kühler, das Centigrad-Thermometer zeigt blos 24½ Grade und das Barometer iſt um 2 Linien (auf 31) geſtiegen. Das Waſſer war im Bade ſo kühl, daß ich nur einmal tauchen konnte. Unſere Tagesbeobachtungen ergaben ſich wie folgt: Breite 33°1′ S., Länge 112°18′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 304 Meilen, Entfernung bis King Georges Sound 352¼ Meilen. Um 3½ Uhr begann ein von Südoſten kommender feiner Regen, der bei friſchender Briſe, jedoch ohne allen Seegang lange anhielt. Wir ſahen im Laufe des Tages acht Vögel, immer einzeln und nur ein einziges Mal ein Paar beiſammen, welche in einiger Entfernung raſch dahineilten, ſo daß man ihre Art nicht beſtimmen konnte. Sie ſchienen jedoch derſelben Art anzugehören wie jene, die wir an den vorhergegangenen Tagen geſehen hatten. Gegen Abend zu ſetzte ſich der Sprühregen fort, der Himmel war bleiern mit dunſtigen Wolken bedeckt, die Luft war ſo kühl wie an keinem der früheren Tage und verſammelte faſt die ganze Geſellſchaft in dem Salon, wo viele

ſich zumeiſt dem Kartenſpiele hingaben. Bei Tiſch kamen heute auch die Pankerknaben nicht mehr in Verwendung, die antarktiſche Luft dient ſchon als natürlicher Kühler. Heute um 1 Uhr Nachts ſollen wir Cap Leeuwin paſſiren, welches nach der »Löwin«, dem Schiffe des holländiſchen Capitäns, der es entdeckte, benannt wurde. Wir werden dasſelbe aber wegen eines in ſeiner Nähe gelegenen Riffes in einer Entfernung von über 30 Meilen paſſiren. Das Barometer ſteht ſehr hoch, faſt 33°, dieſer hohe Stand, den wir bisher nicht erreicht hatten, läßt ſich wohl durch den anhaltenden Südoſtwind erklären. Wir dampfen ſchnell vorwärts, um den durch den Gegenwind an den vorhergegangenen Tagen verſäumten Weg wieder einzubringen. Erſt ſpät laſſen uns einige Damen auch im Salon Muſik hören.

1. Februar. Während der Nacht blies ein ſehr ſtarker und ſehr kalter Wind von Südoſten. Wir änderten unſeren Cours um 2 Uhr 30 Min. Morgens, kamen aber zu weit hinein, nämlich nahe an White Top Islands, der wir gerade gegenüberſtanden, als ich des Morgens auf Verdeck kam, ſo daß wir, nachdem wir um 9 Uhr Cliffy Head und Chatham Island gegenüber waren, abermals unſeren Cours mehr nach Außen änderten, um außerhalb der Eclipſe Island zu fahren. Um

11 Uhr ſind wir Gooſe Islands gegenüber. Die Küſte iſt eintönig ſchwarzbraun, an einzelnen Stellen mit kleinen weißen Standufern und einzelnen bewaldeten Rücken verſehen. Eigenthümlich iſt eine Felsformation auf der Höhe eines Hügels vor den obgenannten Inſeln, die wie ein Schloß ausſieht; wahrſcheinlich ſind es Granitblöcke gleich den meiſten der vortretenden Spitzen. Wir bemerkten in einiger Entfernung zwei Vögel von der gewöhnlichen dunklen Art, an einer Stelle auf dem Lande ſieht man Rauch aufſteigen. Um 12 Uhr klärte ſich der Himmel auf und wir haben Sonnenſchein, nichtsdeſtoweniger iſt die Luft eiſig kühl, das Thermometer zeigt blos 19½ Celſius, das Barometer iſt ſehr hoch, 33‴. Unſere Tagesbeobachtungen ſind folgende: Breite 35°10′ S., Länge 116°59′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 385 Meilen. Entfernung bis King Georges Sound 67 Meilen. Um 12½ Uhr ſind wir gerade einem langgezogenen, gegen Süden abgebrochenen Capvorſprung mit einer unterhalb desſelben vorſpringenden niedrigen Spitze und rundlichem Rücken gegenüber. Die Küſte iſt überhaupt eintönig langgezogen und zeigt nur hin und wieder eine Erhöhung. Wir kommen um 2½ Uhr dem Cap Howe gegenüber und ſehen mehrere Vögel, eine Art Procellaria mit weißen ſchwarz geſtreiften Flügeln, paſſiren Eclipſe Island von Außen in einiger Entfernung, erblicken

an der Küſte mehrere Stellen von ſcheinbar blendend weißem Sande und befinden uns um vier Uhr dem Sound gegenüber. Wir zogen allmälig gegen die innere Hafenmündung, ließen Bold Head und die Leuchtthurms-Inſel zu unſerer Rechten und nahmen dann vor der inneren Mündung den Piloten auf, einen alten Mann, der uns prächtig durch die enge Mündung, die durch beleuchtbare Zeichen markirt iſt, hineinführte. Es iſt ein erſchreckender Anblick, durch dieſe engen Päſſe mit der Brandung auf beiden Seiten mit vier Faden Waſſertiefe hineinzufahren. Nichtsdeſtoweniger kamen wir mit blos einem halben Fuß Waſſer unter uns glücklich hinein und ſchon grüßte uns das lachende Städtchen von Albany. Zu beiden Seiten der Einfahrt erblickten wir ein freundliches Haus, welches für die Piloten beſtimmt iſt. Kurz nach dem Ankern in 4 Faden Tiefe, wobei das Schiff einen Kanonenſchuß abgab, um die Ankunft der europäiſchen Poſt anzukündigen, es war um 5 ½ Uhr, kamen clinker gebaute Whälerboote auf das Schiff zu, welche uns um einen Shilling für die Perſon raſch mit Segel an's Land brachten. Man landet an einem hölzernen Molo, da das Waſſer gegen das Ufer ſehr ſeicht iſt. Im Hafen lag ein Bark, der Kohlen gebracht hatte, und ein altes Schiff als Kohlenmagazin für die Küſtendampfer, welche dieſen Hafen mit Perth, der Hauptſtadt von Weſtern-Auſtralia und mit Adelaide in

Verbindung ſetzen. Dem Molo gegenüber befindet ſich die Poſt und das Telegraphenamt, wohin wir uns ſofort begaben. Es iſt ein weitläufiges Gebäude mit Hallen an den Seiten, wo wir die Briefe aufgaben. Der Beamte bemerkte uns, er habe keine Zeit, werde es aber ſpäter beſorgen, weshalb wir die Briefe dort ließen und ſagten, daß wir die Recepiſſe ſpäter abholen würden. Beim Telegraphenamt wurde uns bedeutet, daß jedes Wort nach Europa 10 Shilling koſtet und daß kein franzöſiſches Goldgeld angenommen wird. Wir gingen zur Bank, welche aber geſchloſſen war, und kamen auf dem Wege dahin an zwei Hotels, »Freemaſons Hotel« und »London City Hotel« vorüber. Wir betraten das letztere und frugen auch hier vergeblich nach einem Geldwechsler. In einem eleganten Salon bemerkten wir zwei Menſchen mit ausgeprägten alten Verbrecherphyſiognomien, die Bier tranken. Da wir keine Art eines Hotelzimmers ſahen, zögerten wir einzutreten. Die Alten riefen uns jedoch zu: »Com in we will not hurt you!« Endlich kam der Wirth, ein bejahrter Mann mit hervorſtehenden Augen. Unſere Frage, ob er etwas zu eſſen habe, verneinte er, ſagte aber, er könne etwas bereiten, wenn wir warten wollten. Wir nahmen jedoch blos eine Flaſche Bier und zogen weiter, wobei wir ein Pfund wechſelten, das mir Herr Crawford gegeben hatte, als er unſere Verlegenheit ſah Geld zu wechſeln, denn

nicht blos Napoleons, ſondern auch Roupies wollte man nicht annehmen. Wir kauften von einem Manne einen Bumerang, eine Art Holz-Meſſer, welche die Eingeborenen brauchen, eine von den Schaufeln zum Lanzenwerfen, ſowie eine lange hölzerne Lanze, mit glasartigem Lack am Ende, das ganz ſcharf wird, das Ganze um 4 Shillinge, ferner Beeren, die man zu Braceletten benützt, um 1 Shilling. Einige Schritte weiter war ein Verkäufer von Naturalien, der auch einige Felle hatte. Während wir unſere Einkäufe machten, umſtanden uns einige Eingeborene — arme verkommene Weſen mit breiter Naſe, ein Stück Fell um die Schultern geworfen, die ſich für einen Shilling im Lanzenwerfen produciren wollten. Andere ſtanden an den Straßenecken und bettelten. Die Ortſchaft hat der Breite nach eine Straße nahe am Meere, wo die Bank und Hotels ſich befinden, eine höher gelegene in der Mitte, in welcher die meiſten Läden ſind, manche in ganz eleganten Häuschen, und zwei ſanft aufſteigende Längsſtraßen. Die Häuſer ſind meiſtens aus Stein gebaut und mit Schindeln aus Eucalyptus eingedeckt, welche mit der Zeit eine graue Farbe, ähnlich der des Schiefers, erhalten. Die Verſuche, Ziegel zu brennen, fielen ſchlecht aus, die Ziegel wurden ſehr brüchig, man führt aber deren ein. Viele Häuſer ſind mit netten Gärtchen umgeben, in welchen Araucarien, Mimoſen,

Casuarinen &c. wachſen. An der oberen oder nördlichen Straße mit breiten Trottoirs ſteht links die engliſche Kirche mit zinnenverſehenem Thurme, auf der rechten Seite die katholiſche Kirche, ein ziemlich großes, hübſches gothiſches Gebäude mit vortretender Seitencapelle rechts und vorſpringendem Portal. Faſt derſelben gegenüber erhebt ſich auf der ſandigen Straße ein iſolirter Granitkegel, den die Leute nach ſeiner Form den Zuckerhutfelſen nennen. Von der Höhe der Straße überblickt man die hinter der Ortſchaft gelegene, waldbewachſene Thalebene. Es fing an zu dämmern; kein Menſch war auf den Straßen zu ſehen außer einem Buben, der durch ein umzäuntes Grundſtück ging. Wir riefen ihn an, um zu fragen, welche die katholiſche Kirche ſei. Er zeigte uns das oben erwähnte Gebäude und antwortete auf die weitere Frage, ob man die Kirche beſichtigen könne, der Geiſtliche wohne in einem etwas weiter oben gelegenen capellenartigen, von einem Kreuz überragten Gebäude. Wir gingen auf dasſelbe zu; die Thüren ſtanden offen und kein Menſch war zu ſehen. — Auf einmal erſcheint ein bärtiger Mann mit einem alten Cylinder, ein Gewehr ergreifend, in der Thüre — es war der Geiſtliche. Nachdem er uns erblickt und ſich von ſeinem erſten Schrecken erholt, erklärte er ſich auf unſer Befragen gerne bereit, uns die Kirche zu zeigen. Ich merkte an

ſeiner Ausſprache des Engliſchen, daß er kein Engländer war, und frug ihn, um zu erfahren, woher er ſtamme, ob er ein Irländer ſei, er ſagte mir darauf, daß er ein Spanier ſei. »Despues podemos hablar español y de donde es V.?« ſagte ich. »De Barcelona,« antwortete er, worauf ich erwiderte: »Llevó parlarem catalá.« Der gute Mann war voll Freude; er erzählte uns, daß er ſeit dem Beginne des Kirchenbaues da wäre; als er ankam, habe er kein Wort engliſch verſtanden, binnen fünf Monaten habe er es jedoch ſo weit gebracht, um in dieſer Sprache zu predigen. Die Kirche, welche er uns nun zeigte, iſt ganz aus Stein gebaut und das Gebäude ſowohl, wie auch die Thüren mit großer Sorgfalt gearbeitet. Die Decke iſt von Holz. Die Kirche iſt dem heiligen Joſef gewidmet, deſſen Statue in einer Niſche oberhalb des Hochaltars über einem Madonnenbilde ſteht. In der Seitencapelle iſt eine Madonnenſtatue und eine Liſte der zur Aſſociacion de la Purisima gehörenden Mädchen. Der Geiſtliche erzählte uns, daß er einen Mallorquiner bei ſich habe, einen gewiſſen Ramis aus Palma, der ſchon an die 20 Jahre hier wohnt und ſechzig Jahre zählt. Derſelbe ſei mit dem Biſchof, der in Perth reſidirt, gekommen. Leider war er abweſend und wir bekamen ihn nicht zu ſehen. Der Geiſtliche zeigte uns ferner ein hübſches großes Gebäude unweit (oberhalb) der Kirche, welches die Nonnen des

St. Joſef, die eine Mädchenſchule halten, beherbergt. Die Nonnen ſind meiſtens Franzöſinnen, manche davon aber aus den Colonien. Im ganzen leben in Albany bei einer Geſammtbevölkerung von 1200 Seelen 600 Katholiken. Der Geiſtliche begleitete uns freundlich zum Landungsplatze und erzählte uns unterwegs, daß das Klima ein vortreffliches ſei, kühl im Sommer und mild im Winter. Man trage ſich mit der Abſicht, die Stadt im oberen Theile, wo die Kirche ſteht, auszubauen und die mittlere Längsſtraße mehr für Läden und Magazine zu reſerviren. Das Sandalholz aus den im Inlande gelegenen Wäldern und von dem man in der Nähe des Landungsplatzes große Mengen aufgeſtapelt ſieht, werde ſtark, namentlich nach China exportirt. Die Sicherheit im Orte ſei, wenn auch nicht eine vollkommene, ſo doch eine beſſere, weniger gut jedoch auf dem Wege nach dem 260 Meilen entfernten Perth, wohin alle 14 Tage ein Coach nach Ankunft der Mail abgeht; heute ſoll er um 9 Uhr Abends wegfahren. Von Anderen wurde mir wieder erzählt, daß in King Georges Sound eine wichtige Walfiſchfänger-Station beſtehe, jetzt ſeien aber die Boote draußen. Der Geiſtliche begleitete mich zur Poſt, wo ich meine Recepiſſe entgegennahm und bezahlte. Ich hatte jedoch abermals Geldſchwierigkeiten, denn das Pfund war faſt ſchon ganz ausgegeben und man wollte weder franzöſiſches

Geld noch Roupien nehmen; endlich bezahlte der Geiſtliche für mich vier Pence, die ich noch ſchuldig blieb. Ich gab ihm dafür etwas mehr für die Kirche. Am Molo angekommen wechſelten wir noch einen Händedruck, ein Lebewohl und wir beſtiegen mit einem anderen Paſſagier ein Boot, das uns an Bord bringen ſollte. Es war ein langes Walfiſchfängerboot mit nur zwei Rudern, welches bei dem friſchen Gegenwind nur wenig vom Fleck kam. Wir zogen eine Strecke dem Lande entlang, und gelangten endlich an das mächtige Schiff. Um 8 Uhr waren wir an Bord, zahlten dem Manne, da es ſchon Nacht war, für die Perſon zwei Shilling, nahmen einen Imbiß, ſchauten nach den an Bord kommenden Paſſagieren, deren wir etliche neue bekamen, nach den zugebrachten Gänſen und Enten und gingen dann zur Ruhe.

2. *Februar.* Wir verließen den Hafen um 1 Uhr Nachts. Wiewohl um Mitternacht abermals vor der Abfahrt die Kanone abgefeuert wurde, hatte ich nichts davon gehört und erwachte erſt am Morgen auf offener See. Das Meer war ruhig, die Briſe leicht, aber ſtets von Südweſten, der Himmel bewölkt und wintermäßig, die Temperatur war während der Nacht und am frühen Morgen empfindlich kühl. Wir ſahen zahlreiche Mollyhawks oder ſehr ſchwarze Procellarias, welche wie wahre

Luftgaukler umherflogen, ſich in den Lüften wiegend, bald mit einer Flügelſpitze die Meeresfläche faſt berührend, bald hoch emporſteigend, um von Neuem die Fluten zu ſtreifen. Ich bemerkte auch zwei weiße Vögel mit ſchwarzen, unten weiß geſtreiften Flügeln und weißem Schweif. Um 12½ Uhr ſahen wir einen grauen Albatroß mit weißer Stirn. Dieſer Geier der Meere zog eine Zeit lang in einiger Entfernung hinter dem Schiffe, das er bald vorauslaufen ließ, wahrſcheinlich um in ſeiner ruhigen Waſſerbahn auf Beute zu ſpähen, bald die Flügel wie zwei Bretter weit ausgeſpannt, bald weite Kreiſe in der Nachbarſchaft beſchreibend, bald wieder auf und ab gaukelnd, ganz wie es die Aasgeier zu thun pflegen. Ich beobachtete ihn mit dem Gucker, bis er ſich endlich auf dem Waſſer niederließ; anfangs hatte er die Flügel wie ein Falke ausgebreitet, der eine Beute erwiſcht, dann ſchloß er ſie wieder und ſchwamm gemüthlich dahin, bis wir ihn aus der Sicht verloren. Unſere Mittagsbeobachtungen waren die folgenden: Breite 35°17′ S., Länge 120°33′ Oſt. Zurückgelegte Strecke von der Abfahrt von King Georges Sound 130 Meilen, Entfernung bis Glenelg 890 Meilen. Der Wind wurde friſcher, dafür aber auch das Wetter klar und das Meer vom ſchönſten Saphir. Allein bald umwölkte ſich der Himmel von Neuem. Wir ließen zu unſerer Rechten einen ſchönen Bark, der mit

vollen Segeln den entgegengeſetzten Weg fuhr. Wahrſcheinlich war er nach King Georges Sound gerichtet, denn Segelſchiffe, die zum Cap Leeuwin fahren, halten ſich gewöhnlich tiefer nach Süden. Es war ein ſchöner Anblick, das ſchlanke Schiff majeſtätiſch dahinſegeln zu ſehen. Es kreuzte uns um $2^1/_2$ Uhr. Das Barometer verblieb noch immer auf dem ungewöhnlich hohen Stande (35‴), dagegen zeigte das Thermometer blos $19^1/_2{}^0$. Zu Anfang des Eſſens hatten wir Sonnenſchein, denn die Tage ſind ſchon lang geworden, trotzdem mußten wir aber Winterkleider anlegen. Der Abend war finſter, kalt und windig und faſt Alle verſammelten ſich im Salon, wo eine angenehm laue Temperatur herrſchte. Man iſt hier im Sommer, kann aber fürwahr den Winter des ſüdlichen Mittelmeeres beneiden. Auſtralianer, die wir an Bord haben, behaupteten aber, dieſe Temperatur ſei vortrefflich.

3. Februar. Ein grauer, kalter Morgen. Das Thermometer zeigt blos 18^0 Celſius, das Barometer iſt auf 36‴ geſtiegen. Kein Schiff iſt in Sicht, dafür aber zahlreiche Vögel, viele von den üblichen ſchwarzen und 6 Mollyhawks mit weißem Bauch und Rücken, ſchwarzen Flügeln und ſtark ausgeprägtem albatroßähnlichen Schnabel. Sie verfolgen bis faſt 12 Uhr das Schiff, dasſelbe immer wieder einholend und dem Fahrwaſſer folgend.

Manchmal kommen ſie ſo nahe, daß ich ſie mit dem Gucker gut beobachten kann. Einige von ihnen ſind ganz graubraun, wahrſcheinlich die Jungen, alle aber haben den vorderen Theil des Kopfes weiß und einen grünlich-gelben Schnabel. Manchmal laſſen ſie auch die Füße ſtark herabhängen. In Kurzem verlieren wir ſie aus Sicht, ſie holen uns aber bald wieder ein, ſo daß bis 3 Uhr fünf derſelben in der Nähe des Schiffes flogen. Wir ſahen auch einen kleineren Vogel, eine Art Seeſchwalbe mit lichtgrauem Bauch. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 35°36′ S., Länge 126°38′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 297 Meilen, Entfernung bis Glenelg 593 Meilen. Gegen 1 Uhr klärte ſich der Himmel und heller Sonnenſchein erglänzte über dem tiefblauen Meere. Nichtsdeſtoweniger war die Luft ſehr kalt, unangenehm eiſig, das Thermometer zeigte blos 17° Celſius. Wir ſahen während des Nachmittags mehrere Vögel umherfliegen und zwei Mollyhawks folgten dem Schiffe nach dem Eſſen in kurzer Entfernung. Nach Tiſch war die Briſe ſchneidend, dagegen erglänzte aber der herrlichſte Halbmond über den Meere, der ſich tauſendfach wie ein ſilbernes und goldenes Horn auf den ſtillen Fluten wiederſpiegelte. Aber auch eine mächtige Wolke ſtand am Firmament, dunkel wie Kaminruß und auch über unſeren Köpfen war es bewölkt. Welch ein Unterſchied zwiſchen dieſen und den wolken-

loſen Nächten eines afrikaniſchen Sommers, wo die Luft nur Wonne athmet und man die Sterne funkelnd und ruhig am Firmament wie auf einer Karte beobachten kann! Wie verſchieden aber die Geſchmäcke ſind, zeigt der Umstand, daß viele Leute dieſe Luft »nice and bracing« nennen. Die meiſten Paſſagiere verſammeln ſich Abends im Salon, wo es ganz wohnlich iſt, und wir dampfen einſam fort bei einer Schnelligkeit von 12½ Meilen per Stunde.

4. Februar. Schöner, klarer Sonnenſchein mit blauem Himmel und blauem Meere, eine wahre Wohlthat nach der wolkigen Luft der vorigen Tage! Während der Nacht müſſen wir ſehr raſch gegangen ſein, das Schiff, deſſen Kohlenvorrath ſich lichtet, zittert auch viel mehr. Um 8¼ Uhr kam ein Bark, der nach Adelaide gehörig hinausfuhr, an uns vorbei und ſignaliſirte ſeinen Namen. Das Wetter war wohl ſchön, aber ſehr kühl, das Thermometer zeigte blos 17°, die Luft war jedoch weniger ſcharf wie geſtern. Wir ſahen einige von den braunſchwarzen Vögeln und auch einige von den kleinen mit weißlichem Bauch, alle flogen jedoch in größerer Entfernung vom Schiffe. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 35°32′ S., Länge 132°46′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 300 Meilen, Entfernung bis Glenelg 293 Meilen.

Gegen 1 Uhr bedeckte ſich der Himmel, klärte ſich jedoch gegen 3 Uhr von Neuem bei eiskalter Briſe, das Thermometer zeigte $16\frac{1}{2}^{0}$ Celſius. Vor Sonnenuntergang war der Himmel wiederum bewölkt; außer einigen Vögeln, welche in der Nähe des Schiffes herumflogen, war nichts am weiten Horizonte zu ſehen. Ganz eigenthümlich war die Beleuchtung bei Sonnenuntergang. Nachdem ſich ſchon im Laufe des Nachmittags mehrere Gewitterwolken im Süden und Weſten gebildet und in Regengüße aufgelöſt hatten, erhob ſich eine langgezogene dunkle Wolke wie ein gigantiſcher Vorhang am Horizont, hinter dem wie drei Feuerſtreifen, gleich Ueberreſten eines fernen Brandes, die untergehende Sonne ſich uns zeigte. Beſonders ſchön war der mittlere, wo uns das Sonnenlicht in vier beſondere luckenartige Stellen abgeſondert erſchien, die allmälig wie die letzten Funken auf brennender Kohle erſtarben. Die Luft war auf Verdeck ſehr kühl, namentlich auf der Steuerbordſeite, wo die Briſe, die vorzüglich im Laufe des ſpäteren Nachmittags mehr nach Süden umgeſprungen war, friſcher wehte. Alle verſammelten ſich deshalb unten im Salon, wo wir auch Muſik hatten, deren Klang jedoch durch das in Folge des ſtarken Kohlenverbrauchs bedingte größere Lärmen der Schraube faſt abſorbirt wurde und ſich durch die offenen Achter-Lucken verlor. Andere

widmeten ſich wieder dem Karten- und Damenſpiel, viele laſen Bücher aus der kleinen Bordbibliothek. Draußen klärt ſich allmälig der Himmel und wir haben wieder Sterne, die leuchtend das Firmament erheitern.

5. *Februar.* Die Nacht verging ruhig, der Himmel hatte ſich aber wieder bewölkt und wir bekamen auch Regen. Um 3 Uhr Früh waren wir dem Leuchtthurm von Cap Borda auf Kangaroo Island, um 5 Uhr dem Leuchtthurm von Althorpe Rocks, den wir links ließen, gegenüber. Als ich auf Deck kam, ſah man blos die letzte Spitze, Marsden Point, von Kangaroo Island wie einen langgezogenen Rücken am Horizont auftauchen. Um 9 Uhr waren wir Cap Jervis von der Feſtlandsküſte gegenüber; man ſah das linke Ufer, welches etwa 30 Meilen von dem vorigen entfernt iſt, faſt gar nicht. Der Himmel war bewölkt, der Wind friſch von Südoſten, aber natürlicherweiſe, da vollkommen geſchützt, gar kein Seegang. Die Luft war wärmer und ſchon um 11 Uhr zeigte das Thermometer bereits 18 Grad. Um 11½ Uhr ſahen wir zur Linken in einiger Entfernung einen Schoner, welcher denſelben Weg wie wir hinauffuhr. In dem links von uns gelegenen Hafen von Adelaide lagen mehrere Schiffe, darunter ſieben größere. Zwei Cormorane mit weißem Bauch

flatterten um unſer Schiff. Wir ſteuerten auf den Ankerplatz von Glenelg, wo die Poſtdampfer für Adelaide ſich aufzuhalten pflegen, da der eigentliche Hafen von Adelaide keine genügende Tiefe beſitzt. Wie wir uns näherten und allmälig die Häuſer von Glenelg gewahrten, ſahen wir aus dem Hafen von Adelaide einen Schlepper hinausdampfen und bald nahte ſich uns, wie wir geankert hatten, eine Dampfbarcaſſe aus dem Wharf von Glenelg, welche den Agenten der Geſellſchaft an Bord brachte und die Poſt abholte. Der Schlepper nahm inzwiſchen das den Adelaide-Paſſagieren gehörige Gepäck und die Fracht auf. Es wurde durch den Agenten und den Capitän beſtimmt, daß wir um 3 Uhr Glenelg verlaſſen ſollten, damit wir noch bei Tageslicht durch den Canal hinausfahren könnten. Nach langem Warten kam die Dampfbarcaſſe wieder an Bord, um die Paſſagiere ans Land zu bringen, welche ſich ſchon ſeit langer Zeit hiefür vorbereitet hatten. Eigenthümlich iſt es, daß kein Boot auf eigene Rechnung an Bord kam, um die Gelegenheit auszunützen. Wir kamen ſchließlich um 12½ Uhr in die Barcaſſe, »Fairy« genannt, und landeten nach langem Warten um 1 Uhr am Molo, einem lang hinausgebauten Wharf von Holz mit einem Leuchtthurm von Eiſen am Ende. Nicht ohne eine gewiſſe Schwierigkeit gelangten die Damen ans Land, da das Meer

niedrig war und ſich am Wharf keine Leiter befand. Einige Paſſagiere wollten nach dem blos $6\frac{1}{2}$ Meilen entfernten Adelaide fahren, ſie waren jedoch gezwungen, ihr Vorhaben aufzugeben, da ein Zug ſchon abgegangen war und man, wenn man mit dem anderen weggefahren wäre, keine Zeit zur Rückfahrt gehabt hätte. Glenelg ſchaut recht nett aus und ſcheint in großem Fortſchritt begriffen. Es gibt hier ein prächtiges Sandufer, ein Ideal für Seebäder, auf welchem Kinder fröhlich ſpielten und mit Poneys herumtrabten. Eine große Straße durchzieht die Mitte der Ortſchaft, linker Hand iſt das Inſtitut, ein elegantes Gebäude mit einem Thurm verſehen, wo man Zeitungen und Bücher zu leſen bekommt. Meiſtens waren es Soldaten, die darin ſaßen. Wir gingen bis ans Ende der Straße, die Luft war ſehr staubig, dafür aber angenehm warm. An der Hauptſtraße liegt rechts eine hübſche Congregational-Kirche mit der alten daneben, die als Schule verwendet wurde, erſtere ein glänzender Renaiſſancebau, letztere im gothiſchen Styl. Links in einiger Entfernung ſteht die engliſche Kirche, die jetzt bedeutend erweitert wird, auch dieſe iſt im gothiſchen Styl gehalten. Außerdem gibt es noch eine Wesleyſche Kirche und eine $\frac{3}{4}$ Meilen von der Ortſchaft entfernte kleine katholiſche Capelle; die Katholiken haben aber noch eine große Miſſion unweit Adelaide.

Wir gingen in ein Gaſthaus, um zu frühſtücken, und beſuchten dann die Badeanſtalt, ein herrliches Etabliſſement mit zwei Reihen von Badecajüten, eine auf jeder Seite, der Haifiſche wegen mit hohen Pfählen ganz umſchloſſen. Auf den Piloten zeigten ſich zahlreiche weißbauchige Cormorane, die, gar nicht ſcheu, auf die Badegäſte gemüthlich herabblickten. Dieſes Bad dient abwechſelnd für Männer und Frauen. Um $2^3/_4$ Uhr kehrten wir mit zahlreichen Paſſagieren, wovon 20 neue, während nur 10 zurückblieben, an Bord zurück. Wir fuhren um $3^1/_2$ Uhr ab und zogen langſam gegen Cap Jervis zu und machten vor der Einfahrt in den Canal Compaßproben. Der Wind war friſch von Südoſten, der Himmel aber klar, wiewohl mit großen Haufwolken beſetzt. Bei einbrechender Dämmerung kamen wir in die Nähe des Canals und hatten um $7^1/_2$ Uhr das Licht von Cap Jervis zu unſerer Linken. Die Paſſage öffnete ſich allmälig, wir mußten uns ſtark auf die Seite von Kangaroo Island halten, wegen der beiden in der Mitte des Canals liegenden Riffe von Yatala Shoal (auf welchen der »Suratta« der Orient Line auffuhr, während der »Chimborazo« derſelben Geſellſchaft kurz vorher auf den links in der Bucht von Adelaide gelegenen Riffen aufgefahren war) und wegen der weiter gelegenen Pages Rocks. Um $8^3/_4$ Uhr kamen wir an dem Leuchtthurm von Cap

Willonghby, neben welchem wir auch zwei Lichter von den Wächterhäuſern ſahen, vorbei. Prächtig war das Funkeln des sich drehenden Lichtes.

6. Februar. Die Nacht war ruhig, der Morgen grau wie gewöhnlich — grau der Himmel, grau das Meer. Dagegen hatten wir aber faſt gar keine Briſe. Die Küſte erſchien wie ein ferner Saum mit kleinen buckeligen Höhen; um $8^1/_2$ Uhr ſahen wir längs derſelben einen der Küſtendampfer fahren, und kurz darauf einen Schoner, der von der leichten Südoſtbriſe getrieben weſtwärts ſegelte. Das, was wir von der Küſte ſehen, iſt Cap Banks, mit abgebrochenem Falaiſenrücken im Oſten; wie wir weiter kommen, erhebt ſich die Küſte in eigenthümlichen Buckeln, die kaum aus den Wogen hervortreten, ſcheinbar hie und da mit Buſchwerk bekleideten Dünen. Zahlreiche Vögel flatterten herum; von den gewöhnlichen ſchwarzbraunen, dann manche große Möwen mit grau und weiß geſcheckten Flügeln und kleinere elegante, ähnlich unſeren Lachmöwen mit perlgrauem Rücken, die eine Zeitlang hinter dem Schiffe dahinfliegen. Auch Delphine, nicht große, aber feiſte ſchwärzliche Kerle, ſchwimmen und ſpringen in Menge in unſerer Nähe. Wir ſehen wieder einen kleinen Dampfer, der mit geſetzten Segeln dem Ufer entlang weſtwärts fährt, und bleiben ſo ziemlich in gleicher

Entfernung von der niedrigen eintönigen Küſte bis Cap Northumberland, das wir um 11 Uhr paſſiren und welches ſich ſchon von Weitem durch zwei kleine Hügel, die etwas landeinwärts zu liegen ſcheinen, kennzeichnet. Beide Hügel, der erſte größere Mount Shanck, der zweite Mount Gambier genannt, ſind erloſchene Vulcane, in deren Nähe das Land ſehr fruchtbar ſein ſoll. Bald darauf kommen wir an Cap Bridgewater vorüber und ſehen die langgezogenen Falaiſen desſelben, deren dunkles Braun mit dem gelbweißen Sand der Dünenhügel in grellem Contraſte ſteht. Die Hauptaufmerkſamkeit ziehen aber auf ſich zahlreiche Delphine mit weißlichem Bauch, darunter viele ganz junge, die im tollſten Tempo herumſpringen, ſowie auch eine Menge Vögel, namentlich eine förmliche Schaar von ganz ſchwarzen Cormoranen, die ſich bald hoch emporſchwingen, bald aber ſich wieder aufs Waſſer niederlaſſen. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 38°16′ S., Länge 140°44′ Oſt. Zurückgelegte Strecke von der Abfahrt von Glenelg 251 Meilen, Entfernung bis Melbourne 244 Meilen. Wir paſſiren Cap Bridgewater, begegnen einem hinauffahrenden Dampfer mit weißem Kamin und Segeln, deſſen dunkle Maſſe ſich von dem ſandfarbenen Hintergrund ſcharf abhebt, ſehen zahlreiche Möwen hinter uns herflattern, und auch einen Mollyhawk wie in den vorigen Tagen. Die Möwen, wahre

Muſter von Flinkheit und Eleganz, ſind oben perlgrau und haben einen ſcharf ausgeprägten ſchwarzen Fleck auf den Flügelſpitzen und korallenrothen Füßen. Häufig verſammeln ſie ſich in ganzen Schaaren, um die Reſte aus unſerer Küche aufzufreſſen, und folgen uns dann mit nachläſſigem Fluge von Neuem. Um 3½ Uhr paſſiren wir Cap Nelſon, nach welchem noch zwei Riffen-Inſelchen liegen, Lorens Rocks genannt, und man verläßt nach denſelben ſcheinbar die zurücktretende Küſte. Bald taucht jedoch die Inſel von Julia Percy auf, ein eigenthümliches viereckiges Inſelland mit Falaiſen-Ufern, und in der Ferne ſieht man auf der Feſtlandsküſte, die ſelbſt unſichtbar iſt, Mount Clay auftauchen, der über 20 Meilen vom Ufer entfernt und an 600 Fuß hoch iſt, eine für die ſonſt ſo flache Küſte anſehnliche Höhe. An drei Stellen ſieht man Rauchwolken von Bushfires emporſteigen, Brände, die häufig der Zufall verurſacht und welche ganze Strecken verheeren, häufig aber auch von den Squatters abſichtlich angezündet werden, um zartere Weiden zu erhalten. Der Himmel iſt grau, das Meer aber ſo ruhig, wie wir es bisher nicht hatten, die ſchwache Briſe immer noch von Südoſten. Wir dampfen an die 13 Meilen per Stunde. Man bereitet die Poſtſäcke in der Nähe der Ausladeplätze und hat auch von Außen dem Schiffe einige Pinſelſtriche gegeben, um es reiner

erſcheinen zu laſſen, namentlich hat man den ganzen weißen Streifen friſch angeſtrichen. Die Luft iſt ſtets kühl, das Thermometer zeigte den ganzen Tag über 16° Celſius, das Barometer 33‴. Vor Sonnenuntergang ſieht man an mehreren Stellen das Land als langgezogenen Rücken auftreten. Einen Moment erleuchtet noch die Sonne von dem klaren Horizont den wolkigen Himmel. Wir ſpeiſten eine Zeitlang bei Sonnenlicht, das ganz eigenthümlich nach Art einer Aurora auſtralis den Raum erleuchtet. Als es dunkelte, klärte ſich der Himmel gänzlich und ein wahres Meer von funkelnden Geſtirnen entfaltete ſich vor unſeren Augen. Der Mond leuchtete ſanft und mild auf die ſtille Fläche, allein die Luft war kalt und rauh, welch ein Unterſchied gegen die mondhellen Sommernächte des Mittelmeeres! Etwa um 10 Uhr ſoll man am Leuchtthurm von Cap Otway vorüberkommen, von wo aus das Vorbeifahren des Poſtſchiffes mittelſt Signalen nach Melbourne telegraphirt wird.

7. *Februar.* Um 3½ Uhr ſind wir den zwei Lichtern der Melbourne-Heads gegenüber, die ich durch die Cajütenlucke erblicke. Wir nehmen den Pilot an Bord, laſſen dann die Poſt für Geelong in einem Boote ab und fahren hierauf ſehr langſam vorwärts, faſt 1½ Stunden hindurch und ſodann mit voller Kraft in die ſchon offene Melbourne-

Bucht. Als ich auf Verdeck kam, ſah man nach beiden Seiten blos niedriges, an mehreren Stellen ſandiges Ufer, nur links erhob ſich in der Ferne ein etwas höherer Hügel. Ein Dampfer von der Auſtralian Steam Navigation Company, ein ſchlankes, elegantes Schiff mit weißem, oben ſchwarzem Kamin, fuhr eben hinein. Vor uns ſah man ſchon in der Ferne Melbourne auftauchen, dominirt von dem Dom der Ausſtellung. Recht ſchön nahm ſich die durch Gärten unterbrochene Hügellehne von St. Kilda aus, die ſich von dem hervorragenden, mit einem viereckigen Thurm verſehenen Gouverneur-Palaſte aus gegen das Ufer zu ausdehnt. Um 8 Uhr waren wir geankert. Zwei große Schlepper kamen uns zur Seite und ein Mann von den Eiſenbahnen und ein anderer von der Seepolizei mit ſeinem eigenen Boot an Bord, um etwaige Delinquenten in Empfang zu nehmen. Wir hatten das ſtationirte (victoriſche) Kriegsſchiff paſſirt, ohne gegenſeitig zu ſalutiren. Etwas weiter lag ein kleines, gleichfalls der Colonie gehöriges Panzer-Thurmſchiff. Nachdem die Poſt ausgeladen war, dampften wir wieder fort zum Wharf von Williamstown, wo der »Peshawur« neben der Bahn anlegte. Es lagen dortſelbſt ziemlich viele Schiffe, meiſtens eiſerne Barks, manche ſehr elegant ausgeſtattet mit teakausgefütterten Bordwänden und Deckcajüten. Auch eine elegante Schoner-Yacht lag auf der Rhede

geankert. Während wir zum Wharf dampften, nahmen wir unſer Frühſtück ein, dann brachten wir unſer Gepäck auf Verdeck, um es von dem Zollbeamten, der an Bord war, viſitiren zu laſſen. Er frug uns jedoch blos, ob wir etwas Steuerbares haben, und ließ uns dann gehen. Wir verabſchiedeten uns noch von den Officieren und Bekannten, ſtiegen in die Waggons, zu denen ſozuſagen das Fallrepp führte, während man unſer Gepäck direct von Bord aus in die Waggons verlud. Wiewohl der Himmel ganz bewölkt war und wir eine Südoſtbriſe hatten, ſo war es doch viel wärmer in den Waggons als zur See. Es wurde noch der Gepäckswagen angekuppelt, und wir fuhren mit dem für die Paſſagiere beſtimmten Extrazug ab, der ſich aber ſchon in der zweiten Station an einen gewöhnlichen Zug anſchloß. Man beſchreibt einen langen Bogen; ausgebrannte Wieſen, Baſaltfelſen, hölzerne Buden, mit Holz eingehegte Gründe, einige Kühe und Ziegen — das war Alles, was wir ſahen. Nach unſerer Ankunft, nachdem wir vier oder fünf Stationen, nach engliſcher Art hölzerne Bauten mit Dächern von Eiſenblech, paſſirt hatten, mußte ein Jeder ſein Gepäck, das die Bahnträger aus dem Wagen ſchaffen, ſelbſt ausſuchen. Ein Mann präſentirte ſich uns mit einem Rollwagen und ſagte, daß er der Kutſcher ſei; wir ließen ihn Alles aufladen, kamen an den in der gedeckten Halle in

Töpfen aufgeſtellten herrlichen Baumfarnen vorbei aus dem Bahnhof hinaus und nahmen dort den Wagen. Die in Melbourne üblichen Lohnkutſchen ſind außer wenigen Hamom Cabs mit Seitenſitzen verſehene, leichte, an beiden Enden offene Wägen, in welche man von rückwärts einſteigt, mit aufrollbarem Leder an den Seiten. Sie ſind etwas zu hoch, man ſagt, daß ſie ſich dadurch, was ich wohl glauben will, länger rein erhalten. Sie werden Waggonette genannt; es gibt engliſch und amerikaniſch gebaute, viele ſind jetzt aber auch in Melbourne ſelbſt verfertigt. Die erſteren ſind namentlich in der Form der Gabel leicht von einander zu unterſcheiden. Nach wenigen Schritten vom Bahnhof erreichten wir Menzies Hotel, wo wir uns für 12 Shilling per Tag und Perſon einquartierten. Die Zimmer ſind ſehr klein, nicht größer wie größere Cajüten, die Fenſter wie in England und Amerika zum Aufheben, der Boden mit Teppichen belegt. Von unſeren Fenſtern überſieht man ein großes Stück der Stadt. Ich wollte gleich zum Wechsler und zum Telegraphenamt fahren. Der Kutſcher wußte die erſte Stelle, die ihm der Wirth angab, nicht, dieſer ſagte, er ſollte es wiſſen, worauf der erſtere gravitätiſch antwortete: »Ich ſollte viele Dinge wiſſen und weiß ſie nicht, auch der Wirth ſollte Vieles wiſſen, was er nicht weiß.« Wir gingen jedoch fort und fanden durch lauter Fragen

ſchließlich den Laden, ich hatte aber Mühe, Napoleons zu wechſeln, da ſie Niemand wollte, und erhielt ſchließlich blos 15 Shilling dafür. Dies abgemacht, fuhr ich zum näheren Telegraphenamt, deren es mehrere in der Stadt gibt; man zahlt die Telegramme nach Europa mit 10 Shilling 8 Pence per Wort und zwar wird Alles, Adreſſe und Unterſchrift, berechnet. Inzwiſchen war es 1 Uhr geworden. Der Haupteindruck von Melbourne mit den rieſig breiten Straßen, die meilenweit bergauf und bergab führen, iſt angenehm und heiter; man glaubt ſich in Amerika. Die Häuſer ſind alle ſehr ſolid gebaut, die Magazine, worunter ſich namentlich die Wollmagazine durch ihre Größe auszeichnen, meiſt aus dem ſchwärzlichen baſaltartigen Stein. Wir hatten hellen Sonnenſchein, aber die Luft war kühl und windig und an Staub kein Mangel. Nach dem Gabelfrühſtück fuhren wir zu der in beherrſchender Lage ſtehenden St. Patricks Kathedrale, einem wirklich monumentalen gothiſchen Bau aus dem ſchwarzen Baſaltſtein mit hölzerner Eindachung. Jeder von den Pfeilern, die das Hauptſchiff von den Seitenſchiffen trennen, wurde, wie die Inſchrift auf einer Meſſingplatte bekundet, auf Koſten eines anderen Ortes Australiens aufgeführt. Eigenthümlich iſt es, daß die Seitenſchiffe nicht gleiche Wölbungen haben, das rechte iſt mit mehr Rippen verſehen. Schöne Meſſing-Gascandelaber erleuchten

das Innere, die eleganten Altäre ſind an den Seiten mit Seidenvorhängen verſehen. Der rückwärtige Theil, den eine proviſoriſche Wand von dem Innenraum ſcheidet, iſt noch nicht ausgebaut. Herrlich iſt der Epheu, der ſich von Außen auf der rechten Seite emporrankt und die Strebepfeiler umkleidet. Unweit davon iſt das ſtattliche noch nicht vollendete Parlamentsgebäude. Wir fuhren hierauf zur Ausſtellung und erhielten eine Ueberſicht über das Hauptgebäude, wo die rieſige Orgel ſteht. Beſonders ſchön iſt die Inſchrift, die von Innen um den hohen Dom läuft, ſie macht dem Volke Ehre, das ſie erwählte. Nur dieſes Hauptgebäude iſt bleibend, alle übrigen Ausſtellungsräume ſind nur proviſoriſche Bauten mit Eiſenblech-Dächern, auf welche zweckmäßiger Weiſe ſtets von dem Firſt aus Waſſer von einem durchlöcherten Rohr herabrinnt, um die Räume kühl zu erhalten. Wir blieben bis 6 Uhr in der Ausſtellung und kamen zum Eſſen ins Gaſthaus. Nach Tiſch promenirten wir ein wenig in den Gaſſen; alle waren leer mit Ausnahme der Hauptgaſſe bei der Poſt, wo ſich die Bevölkerung wie auf einem Corſo tummelte und alle Läden gut erleuchtet waren. Es gibt viele Bars wie in Amerika, namentlich wird darin Colonial-Bier in Menge getrunken. An den Seiten der Straße fließt Waſſer, da keine unterirdiſche Canaliſation vorhanden iſt, und über dieſe Rinne führt in den

Hauptpaſſagen eine kleine entweder hölzerne oder eiſerne Brücke. Dies iſt auch der Grund, weshalb man ſtatt Waſſercloſets im Allgemeinen Erdcloſets gebraucht. Es iſt aber betreffs einer unterirdiſchen Canaliſirung ſchon wiederholt geſprochen worden, das Haupthinderniß ſind die Ueberſchwemmungen, welche häufig ſtattfinden und eine bedeutende Höhe erlangen. An den Straßenkreuzungen ſtehen, wiewohl der Verkehr nicht gar ſo bedeutend iſt, Tafeln mit der Aufſchrift »Walkover croſſing«, damit die Wagen dieſe Strecke im Schritt fahren. Wir legten uns bald zur Ruhe.

8. Februar. Wir fuhren zur 7 Uhr-Meſſe zur Kathedrale; es waren nicht ſehr viele Leute dort, mehrere von ihnen communicirten. Auf der Eingangsthür befindet ſich eine Inſchrift, welche beſagt, daß die Kirche ganz aus Privatmitteln erhalten wird; es wird gebeten, wenigſtens $^1/_2$ Shilling in die Sammelbüchſe zu werfen. Nach der Meſſe fuhren wir zum Frühſtück ins Gaſthaus. Die Fahrt zu Wagen koſtet hier 3 Shilling per Stunde. Unſer erſtes Ziel war das Statthalterhaus, welches prächtig inmitten eines ſchönen Gartens liegt; daneben befindet ſich der botaniſche Garten mit ausgedehnten Parkanlagen. Um zu dieſen Plätzen zu gelangen, paſſirt man den Fluß Yarra auf einer engen Brücke (Prince's Bridge), an deren Stelle jetzt eine

neue ſehr breite und lange angelegt wird, um das Bergab- und Bergauffahren der jetzigen Straße zu vermeiden. Das Gouverneur-Palais iſt ein elegantes Renaiſſance-Gebäude, ähnlich einer italieniſchen Villa, und wurde erſt vor einigen Jahren vollendet. Es enthält einen großen Tanzſaal, der einen eigenen Flügel bildet, und iſt mit allen Hauptämtern der Stadt durch den Telegraphendraht verbunden. Im botaniſchen Garten, an deſſen Eingang zwei herrliche Araucaria excelſa ſtehen, iſt ein Theil des Flußes, der ſich teichartig erweitert und einen prächtigen Anblick bietet. Eine Unzahl Enten und Schwäne, ſchwarze und weiße, ſchwammen darin herum, und nicht gering war unſere Verwunderung, als wir ſahen, wie die erſteren den Flug ergriffen und weit über die Stadt hinausflogen. Es waren wilde Enten, die ſich hier gerne aufhalten, da man ſie auf der ganzen Yarra bei der Stadt nicht ſchießen darf. Prächtig iſt ein kleiner Winkel von baumartigen Farnen mit den großen geweihartigen Paraſitpflanzen (Elkfern) darauf, ein wahres Bild eines Urwaldes. Es gibt hier auch manche uralte Eucalyptus, welche noch aus der Zeit herſtammen, wo die Auſtralianer hier wohnten. Wir machten noch eine Tour durch die Stadt, fuhren entlang dem Flußcanal der Yarra zum Hafen bei Flinders Street, in welchem viele Segelſchiffe, darunter mehrere eiſerne, und zahlreiche

Dampfer waren, welche letztere vornehmlich den Handel mit den benachbarten Provinzen: New South Wales, Neuſeeland, Tasmania u. ſ. w. betreiben. Man ſpricht gegenwärtig davon, einen tiefen Canal zu bauen und denſelben direct vom Meere mit der Stadt zu verbinden, ſo daß auch große Dampfer hinauffahren könnten. Wir zogen dann am Bahnhofe vorbei in die Stadt und ſahen die breiten Gaſſen, die gegen die Ebene auslaufen. Die Gebäude an den Seiten ſcheinen in Folge ihrer Größe noch niedriger, als ſie thatſächlich ſind. Wir ſahen viele Terraſſen mit eleganten eiſernen Säulchen und von Schlingpflanzen umrankte Balkongeländer, die hier gegoſſen werden. Wir durchzogen die ſchöne Collins Street, wo die meiſten Bankhäuſer ſtehen, lauter ſolid gebaute elegante Gebäude, und kamen an dem großen Heumarkt vorbei zur Univerſität, neben welcher jetzt eine Halle gebaut wird, zu welchem Zwecke ein hieſiger Herr 30.000 Pfund ſpendete. Es iſt ein herrlicher gothiſcher Bau aus prächtigem weißlichem Stein. Daneben iſt das naturhiſtoriſche Muſeum in einer großen Halle mit Emporen ringsum, die ebenfalls zur Ausſtellung benützt werden, ſo daß in einem einzigen Saal unendlich viel vereinigt iſt. Beſonders intereſſant ſind ein rieſiges Stück Meteoreiſen, das in Auſtralien fiel, die Reſte der Moaſkelette von Neuſeeland, ein anderer foſſiler Straußenvogel aus

Neuſeeland, ein ſchönes Epiornis-Ei aus Madagascar und eine reichhaltige Sammlung namentlich auſtraliſcher Thiere. Prächtig iſt auch die Conchilienſammlung. Im Garten ſteht neben dem Muſeum das Skelett eines in Melbourne Bay gefangenen Walfiſches. Am Nachmittag fuhren wir zur Ausſtellung und beſichtigten einen Theil derſelben. Sie war nicht ſehr ſtark beſucht. Knaben verkaufen an den Eingangsthüren die Billets um einen Shilling. Wir fingen bei der deutſchen Abtheilung an, da wir die öſterreichiſche außer dem Domgebäude ſchon am erſten Tage beſucht hatten, und kamen bis zur engliſchen Abtheilung. Dann machten wir einen Spaziergang durch die Unterbauten, wo die Bars ſind. Deutſchland, Italien, Frankreich und mehrere auſtraliſche Provinzen haben je eine Abtheilung, Oeſterreich eine halbe, und eine andere halbe alle übrigen Nationen zuſammen, man verkaufte in dieſer aber zumeiſt nur ſkandinaviſches Bier. Im Ganzen ſind dieſe Bars wenig beſucht und nicht elegant, auch iſt die dort herrſchende zu kühle Temperatur im Verhältniß zu den oberen Ausſtellungsräumen ein großer Uebelſtand. Es gibt aber außerdem in den Ausſtellungsräumen ſelbſt mehrere Schankplätze, wo man meiſtens Bier aus den Colonien verabreicht. Nach Tiſch promenirten wir noch durch die Hauptſtraße, und machten in mehreren Läden kleine Einkäufe.

Es gibt ſehr ſchöne Auslagen, meiſtens ſind es engliſche Gegenſtände, es gibt aber auch vieles aus dem Lande, denn die Induſtrie in Victoria hat große Fortſchritte gemacht. Böſe Zungen behaupten, daß man ſogar manchmal, um es theuerer zu verkaufen, auch engliſche Gegenſtände als »Colonial Made« verkauft, ſo groß iſt der Patriotismus für die neu aufblühende Gegend. Eigenthümlich iſt es, daß, wenn man in einem Laden um einen Gegenſtand frägt, den ſie nicht haben, nicht geſagt wird, wo man ihn vielleicht finden könnte; doch gibt es auch ſchöne Ausnahmen. Wir beſuchten auch die beiden hell erleuchteten gedeckten Gänge auf der rechten Seite der Straße Royal und Eaſtern Market Arcade, ſahen zwei Leute, die ſich auf die Betrunkenen ſpielten, wahrſcheinlich Taſchendiebe, von welchen einer dann in ein Gemenge gerieth, und kehrten bald wieder zum Gaſthauſe zurück.

9. Februar. Wir fuhren um 8 Uhr in die Kathedrale, in welcher heute viel mehr Leute waren. Der Tag war prächtig, heller Sonnenſchein und warme Luft, da der Wind vom Lande blies. Wir fuhren im Omnibus zurück. Man zahlt wie in Amerika in die Büchſe, der Kutſcher wechſelt Geld, wenn man es wünſcht. Wir wechſelten einmal den Omnibus, im zweiten Wagen zahlt man nichts. An den Kreuzungen zweier Linien ſind Omnibus-

Wartezimmer. Trotzdem kamen wir nicht bis zum Gaſthauſe und mußten ein Stück gehen. Wir fuhren wieder zur Ausſtellung, ſahen den Schluß der englischen Abtheilung und gingen an die Beſichtigung der Kunſtgegenſtände, die oben in dem Hauptgebäude untergebracht ſind. Die meiſten haben blos ein ſchlechtes Licht, da ſie von Oben durch Seitenfenſter erleuchtet ſind. Wir ſahen Frankreich, Italien, England und Oeſterreich, ich notirte mir die hübſcheſten Sachen. Nachmittags fuhren wir zum zoologiſchen Garten, der einen Theil von Royal-Park einnimmt. Wir kamen an der Univerſität und an zwei Collegien vorbei, erſteres halb katholiſch, halb engliſch, das zweite von Ziegeln und gelblich-weißem Stein elegant gebaut. In dem Parke ſind zahlreiche alte Eucalyptus, viele darunter ſchon ganz verdorrt, man ſagte mir, daß ſie durch das Abſchälen der Rinde, die man früher in Melbourne ſelbſt und gegenwärtig noch im Buſh zum Eindecken der Häuſer benützt, beſchädigt worden ſind. Man zeigte mir die Stelle, wo Burke mit ſeinen Kameelen lagerte, als er zu ſeiner Expedition behufs Durchkreuzung des Continents abreiſte. Der Beſuch des zoologiſchen Gartens ſteht dem Publicum frei, nur am Freitag wird gezahlt; beſonders am Samſtag und Sonntag ſoll er ſtark beſucht ſein. Der Sonnabend iſt überhaupt in den Colonien der weltliche

Unterhaltungstag und als Short day hält er auch in den Aemtern, Läden &c. die Leute nur bis Mittags beſchäftigt. Dieſer zoologiſche Garten iſt beiweitem nicht ſo ſchön wie jener botaniſche; der Boden ſcheint mehr ſandig und dürr zu ſein. Beſonders intereſſant ſind die auſtraliſchen Sachen; es gibt viele verſchiedenartige Kangaroos, viele Emus, der Tasmaniſche Kangaroo Hund, der Tasmaniſche Teufel, viele buntfarbige Papageien, Seidenneſtweber u. a. m. Es gibt ferner auch einen ſehr ſchönen alten Löwen aus Südafrika, drei Löwinnen, zwei Tiger, Panther, Alpacas, Vigognen u. a. m. Sehr ſchön ſind drei Dingos, namentlich ein großes Männchen, die an einem Stück Fleiſch in nicht gerade beſtem Einvernehmen arbeiteten. Affen gibt es gleichfalls viele, mehrere im Freien an der Kette auf einem mit Ziegeln gepflaſterten Raum. Einige Schlangen ſind hinter Glas ausgeſtopft. Wir ſahen auch ein Wombat und den großen Kingfisher. Als wir dann promenirten, ſahen wir von den letzteren einen wilden, der ganz gemüthlich auf einem alten Eucalyptus ſaß. Wir ſuchten ihn vergeblich mit Steinchen aufzuſcheuchen, er hob den Schweif und ſchrie ganz heiter, flog auf einen noch mehr ſichtbaren Aſt und dort ſtand er in behäbiger Sicherheit, bis er ſchließlich durch ein Stück Erde aufgeſcheucht, davonflog. Zahlreiche Turteltauben

mit zugeſpitztem Schweif waren gleichfalls auf den Bäumen oder auf den Wieſen des Parkes zu ſehen. Sehr maleriſch ſind einige der alten Eucalyptus, die in den Anlagen vorkommen; leider ſterben ſie nach und nach ab und faſt alle ſind wenigſtens zum Theil verdorrt. In der Nähe des Eingangsthores ſteht ein kleines Haus, wo man nur für Teatotaller verkauft, Limonaden &c. Wir kauften ein paar Orangen und kehrten dann zum Gaſthaus zurück. Die Sonne brannte ſtark, die Luft war warm und trocken, da der Wind von Norden blies; man ſpürt es auch an den Zügeln und ſelbſt an den Haaren, die ganz ſteif werden. Man erzählte mir aber, daß in dieſer Hinſicht ſich die Gegend bedeutend geändert hat, in Folge der Anpflanzungen und Cultur im Innern, die den heißen Wind, der einſtens über ſonnverbrannte Flächen ſtrich, ſehr mildern. Dieſer trockene Wind ſoll aber der Geſundheit ſehr zuträglich ſein und jedes Miasma vertreiben. Wenn der Wind von Norden kommt, iſt der Staub ſehr ſtark und ſelbſt das viele Aufſpritzen von Waſſer nützt nur ſehr wenig, da es bei der heißen Luft gleich wieder austrocknet. Regnet es dagegen, ſo ſind die Straßen wahre Ströme und manchmal ſchwerlich zu paſſiren, namentlich die in der Thalmulde tiefer gelegene Street Elizabeth. Nach Tiſch machten wir noch einen kleinen Spaziergang und legten uns bald zur Ruhe.

10. Februar. Gleich Früh begaben wir uns zur Ausſtellung, wo wir über Mittag verblieben. Wir beſuchten die Abtheilungen der Vereinigten Staaten, der Schweiz, Belgiens, der Fiji-Inſeln und der Straits-Beſitzungen und dann die äußerſt intereſſanten von New South Wales, South Auſtralia, Tasmania, Western Australia, Queensland und Neuſeeland. Bei der letzteren waren herrliche Veduten und eine intereſſante Sammlung von Maoris-Haus-Ornamenten in den bunteſten Farben und einige ſehr ſchöne Maoris-Flechttäſchchen. In der Abtheilung von Queensland waren zwei ausgeſtreckte Mumien von einem Manne und einer Frau, die bei Torres Strait gefunden worden waren, und eine in der den Auſtralianer Mumien gewöhnlichen zuſammengekauerten Stellung, in beiden Fällen mit Roth überzogen. Sehr ſchön waren bei Neu-Seeland Moa-Skelette von äußerſter Erhaltung und Vollſtändigkeit und ein Rieſenbrett aus Kauriholz. South Australia zeichnete ſich namentlich durch eine ſchöne Sammlung von gemalten Photographien aus, welche die Gegend und das Landleben illuſtriren. In der Abtheilung von Tasmania war ein elegantes, in Hobarttown (woher auch Blei ausgeſtellt war) gebautes Walfiſchfängerboot mit allen Utenſilien zu ſehen, ſowie das Portrait des letzten männlichen Eingeborenen der Inſel. Western Auſtralia wies ſchöne Perlmutter auf, aus der

man auch eine Rieſenmuſchel zuſammengeſtellt hatte, und Waffen von Wilden. Wir ſpeiſten im Reſtaurant im Innern der Ausſtellung und hatten uns irrthümlicher Weiſe an die Tafel der Jurors geſetzt. Der Wirth wollte uns ſchier mit den Augen verſchlingen, ſagte aber nichts; endlich bemerkte ich den Zettel »Reſerved for the jurors«, worauf wir die Plätze wechſelten. Wir zahlten für Speiſe und Trank 1 Pfund weniger 1 Shilling, man zahlt beim Ausgang. Die Küche iſt ſchlecht, das Waſſer untrinkbar. Thatſächlich ſcheint auch dieſer Reſtaurant von Wenigen beſucht zu werden. Den Nachmittag benutzten wir, um den Reſt der Kunſtausſtellung — Belgien, Deutſchland und Auſtralien — zu beſichtigen. Von Auſtralien ſind zwar viele, aber wenig ſchöne Objecte; es iſt überhaupt Schade, daß man bei der Ausſtellung von Kunſtgegenſtänden nicht etwas wähleriſcher geweſen iſt, denn manchmal ſtehen die trefflichſten Sachen neben ſolchen, die man gar nicht hätte ausſtellen ſollen. Deutſchland hat oben im ſelben Stockwerk der Kunſtausſtellung auch einen theatraliſchen Pavillon mit manchen hübſchen Gegenſtänden, namentlich Goldarbeiterwaaren aus Stuttgart. Als wir die Kunſtausſtellung vollſtändig beſichtigt hatten, fuhren wir in Royal-Park hinaus, die Luft war aber brennend und ſehr ſtaubig. Wir fuhren am zoologiſchen Garten vorüber bis

zur Vorſtadt Brunswick, wo meiſt ärmere Leute wohnen, kamen dann an eleganten Cottages mit kleinen Gärtchen davor auf einer breiten Straße, die mit zwei Pinienreihen bepflanzt iſt und eine breite Schienenreihe hat, auf welcher das ſchwere, meiſt mit Bauſteinen beladene Fuhrwerk verkehrt, gegen die Stadt zurück. Wieder in Royal-Park hinan fahrend bogen wir diesmal hinunter und ſammelten auf den ausgetrockneten holzeingefriedeten Wieſen neben alten Eucalyptus Käfer. Erſt ſpäter kehrten wir gegen Hampton zu in die Stadt und an dem großen noch in Bau begriffenen, ganz aus tasmaniſchem Stein aufgeführten Court Houſe vorbei zu dem nahe davon gelegenen Gaſthauſe zurück. Nach Tiſch machten wir noch einen kleinen Spaziergang und legten uns dann bald zur Ruhe. Der Wind hatte ſich gedreht und die Luft war ganz kühl geworden. Es iſt eigenthümlich, wie raſch das geſchieht; manchmal iſt man am Beginne einer Straße mit Nordwind und es iſt ganz warm, allein noch hat man die Hälfte derſelben nicht erreicht, ſchon dreht ſich der Wind und die Polarluft weht Einem eiſig entgegen, ſo daß es nothwendig iſt ſtets einen Ueberzieher mitzuführen.

11. Februar. Wir fuhren wie geſtern in der Früh nach St. Patricks-Kathedrale. Beim Eintreten frug ich einen alten Mann, ob auch an Wochen-

tagen Meſſen um 9 Uhr geleſen werden, was er verneinte. Der Alte frug uns, woher wir wären, und als er hörte, daß wir aus Oeſterreich und aus Spanien wären, rief er aus: Oh wie glücklich bin ich, daß ich Sie ſehe und daß meine Religion glorreich über die ganze Welt herrſcht! Auf mein Befragen, woher er wäre, antwortete der Alte, er ſei ein Irländer, und klopfte mir vertraulich auf die Schulter. Nach dem Frühſtück fuhren wir zu der großen Markthalle Eaſtern Market, wo ſich eine Menge Verkäufer von Vögeln und anderen Thieren befinden. Wir frugen nach den Preiſen einiger Arten; ein ſchöner Opoſſum, die ganz zahm werden, koſtet 12 Shilling, ein Paar von den ſchönen Kingfisher 10 Shilling, ein Paar von den roſigen graumanteligen Cacadus 10 Shilling, ein Paar von den rothgeſchopften Cacadus 15 Shilling, ein prächtiger zahmer Emu 7 Pfund. Sie hatten ferner Kangaroo-Ratten und einige zahme Kangaroos, dann Frettchen, mehrere Sorten von Amadinen, eine Unzahl von Melopſittacus, die man für 3 Shilling das Paar verkauft, eine herrlich gefärbte Perruchenart, für die man das Stück 15 Shilling verlangte, ſo wie auch kleine Hunde, Rattler und Pintſcher und mehrere Hühnerſorten. Wir kauften bei den Fleiſchhändlern eine kleine Ente und eine ſchöne Avocetta zum Ausſtopfen, fuhren dann zur Escompte de Paris, wo man uns Napoleons

mit 15½ Shilling umwechſelte, dann zur Kunſtgallerie, die gleichzeitig auch das Induſtriemuſeum und die Bibliothek enthält. Es iſt ein herrliches Gebäude, ganz aus Stein aufgeführt. Die Statuenſammlung enthält faſt nur Gypsabgüſſe von Antiken, unter den Bildern ſind einige ſehr hübſche; das Induſtrie-Muſeum, in einem einzigen großen Saale untergebracht, enthält viele recht intereſſante Sachen, namentlich von den Fiji und anderen Südſeeinſeln. Den Nachmittag brachten wir wieder in der Ausſtellung zu und beſahen uns die Abtheilung von Victoria, welche begreiflicherweiſe die ausgedehnteſte der auſtraliſchen Expoſitionen iſt. Man findet hier viel Mobiliar, meiſtens aber nicht ſehr geſchmackvoll, viel Pelzwerk, darunter prächtige Vließe von Kangaroo als Fußteppiche, und von Ornithorhynchus, den man hier Platypus nennt. Manche derſelben waren in natürlicher Farbe, andere braungefärbt. Eine Pelzjacke, deren Grund natürlich, die Bordüre gefärbt war, verkaufte man für 35 Pfund, einen ſchönen kleinen Muff erhält man für zwei Pfund. Auch ſind mehrere elegante, trefflich gearbeitete Wägen dort ausgeſtellt. Am Abend gingen wir wie gewöhnlich auf der Hauptſtraße ſpazieren. Eine alte blinde Frau ſang in den melodiſchen Klängen Englands Lieder. Dann und wann bildete ſich um dieſelbe eine Gruppe von Leuten, die dann wieder zuſam-

menſchmolz und häufig nur ein paar Kupferſtücke hinterließ. Zwei Vorübergehende behaupteten, ſie ſei reich und beſitze allerhand Güter. Kutſcher ſchrien umher »Circus, Circus!«, um Leute, die dahinwollten, aufzuklauben. Die Luft war kühl, der Himmel aber klar und ſternenhell.

12. Februar. Von St. Patrick begaben wir uns zu dem weit ausgedehnten Victoria Market. Es ſind lange mit Eiſenblech gedeckte hölzerne Hallen, längs welchen und unter deren Schutze ſich auf beiden Seiten die mit Obſt, Gemüſe, Blumen, Käſe, Milch &c. beladenen Wägen aufſtellen. Das in der Mitte erhöhte Trottoir geſtattet es dem Einkäufer, den Inhalt eines jeden Fuhrwerkes zu beſchauen, wie wenn er in einem Laden aufgeſtellt wäre. Eigenthümlich iſt es, daß die Frauen, welche mit Kindern in den Kinderwagen kommen, ihre Einkäufe unter das Kind legen, ſo daß man die niedlichen, gewöhnlich fetten und ſtarken Babies auf einem Bett von Zwiebeln, Erdäpfeln, Carotten, Obſt &c. bald ruhig ſchlummern, bald lächeln ſieht, als würden ſie mit kindlicher Freude an den Hauseinkäufen theilnehmen. Auch etwas Fleiſch wird auf dem Victoria Market verkauft, der eigentliche Fleiſchmarkt liegt aber etwas weiter in einer herrlichen Halle mit Läden zu beiden Seiten, die von einer Geſellſchaft von Fleiſchhauern, welche in der Stadt zu viel Miethe

zahlten, mit einem Aufwande von 30.000 Pfund gemeinſchaftlich errichtet wurde. Geſchlachtet wird das Vieh außerhalb der Stadt. Gerade kam mit einem Doppelgeſpann von Iſabellen einer der Hauptſchlächter, deſſen Reichthum und Credit ſo groß ſein ſollen, daß man ihm gegen einen einfachen Chek ſo viel Vieh gibt, als er nur will. Gewöhnlich ſchlachtet er an 700—900 Stück Vieh täglich. Von hier fuhren wir wieder zur Ausſtellung, wo wir die beiden großen Flügel der Maſchinen-Abtheilung beſichtigten. Frankreich hat eine ſchöne Maſchine zur Bereitung von Confect ausgeſtellt, wo ein Mechanismus eine Schaufel in einem ſich drehenden Keſſel bewegen läßt. Für Algerien und Neu-Caledonien iſt in der Maſchinenhalle ein eigener kleiner Hof reſervirt; von erſterem gibt es faſt gar nichts, von letzterem aber mehrere recht intereſſante Gegenſtände und einen ſchönen Plan der Inſel, vervollſtändigt auf der Marine-Aufnahme von dem Verfaſſer einer in Noumea erſcheinenden Schilderung der Inſel. Von Deutſchland gibt es mehrere Maſchinen, eine Kunſtſäge aus der Nähe von Chemnitz, eine Buchdruckerpreſſe aus Leipzig. Von England ſind viele Ackerbaumaſchinen ausgeſtellt. In der anderen Abtheilung ſind die Victoria, South Auſtralia und New South Wales betreffenden Maſchinen: viele Ackerbaumaſchinen, mehrere Locomobilen und Locomotiven, ſowie ſehr ſchöne

Eiſenbahn-Waggons, faſt eine Copie der Pullman-Cars. Außerhalb des Haupt-Corridors an dieſem Ende ſind rechts zwei Schulhäuſer ausgeſtellt, eines aus Tasmania, eines aus Neuſeeland, dann eine Collection von verſchiedenartigen Bauſteinen aus Tasmania und links mehrere ſchöne indiſche Zelte; namentlich eines war prächtig, mit einem Corridor ringsum und Jalouſien-Rouleaux vor den Thüren. Der Preis aber war ziemlich hoch, über 600 Roupies. Die Anlagen rings um die Ausſtellung mit Asphalt-Wegen ſind hübſch gehalten, in einem Teich ſchwimmt einſam eine venetianiſche Gondel. Nachdem ſo unſere Geſammt-Tour durch die Ausſtellung beendet war, kehrten wir wieder zur Ausſtellung von Tasmania zurück, beſichtigten mehr im Detail alle die dort ausgeſtellten Gegenſtände und beſahen die Ausſtellung von Obſt, Blumen und Pflanzen, namentlich von Aeſten verſchiedener Bäume, welche im Hauptgebäude vor der großen Orgel gereiht waren. Jeden Freitag wird, nachdem die Mädchen der verſchiedenen Schulen Melbournes geſungen haben, dieſe nur aus friſchen Naturproducten beſtehende Ausſtellung gewechſelt. Die Ausſtellung im ganzen kann als eine ſehr gelungene bezeichnet werden, namentlich wenn man einerſeits die Jugend der Gegend, in der ſie ſtattfand, andererſeits aber die Entfernung von den meiſten ausſtellenden Gegenden berückſichtigt. Selbſtverſtändlich ſteht England,

welches zu Hauſe iſt, obenan, dann, wie gewöhnlich bei jeder Ausſtellung, Frankreich. Oeſterreich iſt im induſtriellen Theil beſonders reich vertreten und ſpielt eine treffliche Rolle; leider hat man auch an der artiſtiſchen Ausſtellung theilgenommen und zwar nur mit drei Gemälden, und alle drei ſchlecht, und ſonſt nur Farbendrucke, deren viele in der Induſtrie-Ausſtellung untergebracht ſind, wo auch jene ihren Platz hätten finden können. Das kleine Belgien dagegen hat eine im Verhältniſſe äußerſt reiche Kunſtausſtellung. In beiden Hinſichten gut vertreten iſt auch Italien. Deutſchland hat verhältnißmäßig ſehr viel, man muß ſich aber gegenwärtig halten, daß es an der letzten internationalen Ausſtellung nicht theilnahm. Spanien hat eigenthümlicher Weiſe, wo man wegen den nahen Philippinen hätte anderes erwarten können, ein paar Büſchel Manilla-Hanf und einige Jerez-Flaſchen, und das iſt Alles. Die Regierung hätte beſſer gethan, dem Beiſpiele Braſiliens und anderer amerikaniſcher Staaten zu folgen und nichts auszuſtellen. Von Amerika ſind blos die Vereinigten Staaten vertreten, dieſe aber ſehr reich, namentlich was Maſchinen betrifft. Am intereſſanteſten für den europäiſchen Beſucher bleiben aber die Ausſtellungen der ſieben ausſtraliſchen Colonien, die um die Wette gearbeitet haben, um ſich zu überbieten, und wo Einem gewiſſermaßen mit einem-

male ein Bild der Entwickelung und der Producte einer jeden Colonie gewährt wird. Selbſtverſtändlich ſteht Victoria obenan, dann New South Wales, aber auch die anderen haben nichts vernachläſſigt; ſelbſt das kleine Tasmanien ſteht ſehr hübſch vertreten da und hat auch gar manchen Preis davongetragen. Wenn man die Exiſtenzzeit der Colonien ſich vor Augen hält, ſcheint es wirklich unmöglich, daß ſie eine ſo wahrlich märchenhafte Entwickelung erreicht haben. Am Nachmittag nahmen wir für 15 Shilling einen Wagen, um nach St. Kilda und Brighton zu fahren. Wir kamen über die Yarra an dem Gouverneurpalaſt vorbei und durchzogen St. Kilda, wo herrliche Landhäuſer umgeben von den zierlichſten Verandas inmitten wonniglicher Gärten ſich befinden. Beſonders ſchön iſt St. Kilda's Eſplanade, an der mehrere ſehr elegante Häuſer gelegen ſind und unterhalb welcher ſich weit ausgedehnte geſchmackvoll gebaute Badeanſtalten ausbreiten. St. Kilda iſt zweifelsohne der hübſcheſte Punkt in der Umgebung Melbourne's. Es ſind auch thatſächlich lauter reiche Leute, die es bewohnen, es iſt gewiſſermaßen das ariſtokratiſche Landviertel. Von St. Kilda, wo auf der Eſplanade von Araucarias umſchattet ein nettes Gaſthaus ſteht, führt ein ſandiger Weg nach Brighton zuerſt durch eine ſumpfige ebene Strecke, dann an mehreren mitten unter Kiefern und Gärten gelegenen Villen

vorbei, ſchließlich durch üppigen Tee Trees Wald, die herrlich auf dem Dünenboden wachſen; dieſe Bäume lieben thatſächlich nur ſandigen und moraſtigen Grund. Brighton iſt nicht groß und bei weitem nicht ſo elegant wie St. Kilda, ſeine Lage iſt aber ſehr hübſch und es könnte mit der Zeit etwas daraus werden. Es endet dort die Zweigbahn und befindet ſich daſelbſt ein ziemlich hübſches Seebad, welches alternativ für Männer und für Frauen dient. Die Männer tragen nie Unterhoſen. Das Ganze iſt mit Pfählen umzäunt wegen der Haifiſche; auf den Pflöcken der Umfriedung ſitzen gemüthlich weißbauchige Cormorane, wie wir ſie auch in Glenelg geſehen hatten. Wir ſahen mehrere Rennpferde, die man dort unter Decken ſpazieren führte, alle haben den Schweif in natürlicher Länge. Bei der Rückkehr ſahen wir auf der Hauptſtraße von Brighton elegante Häuſer, namentlich eines, welches von einer Colonnade umgeben iſt, und fuhren durch das Innere von St. Kilda. Abends regnete es ſtark.

13. Februar. Wir fuhren um 9 Uhr nach St. Patricks-Kathedrale zur Messe, welche zahlreich beſucht war; die ganze große Kirche war gefüllt und das Publicum ſehr andächtig, an die hunderte communicirten. Bis alle vorüber waren, gingen die Töchter Marias, die ein blaues Band

mit einem Medaillon auf der Bruſt trugen und die vor der Wandlung geſungen hatten. Der Geiſtliche hatte 6 Meßknaben mit. An der Thür ſtanden zwei Männer mit Tellern, Alle gaben Silbermünzen, kein einziges Stück Kupfer, zumeiſt ½ Shilling. In der Kirche gingen während der Meſſe nebſtdem vier Männer, darunter auch unſer Irländer des anderen Tages, mit Meſſingtellern herum, Viele gaben aber nichts. Als wir heimgingen, ſagte uns der Irländer, wir ſollten zum Hochamt kommen, das um 11 Uhr ſei. Es fiel uns auf, daß nach der Kirche die meiſten Leute hinauf, nicht hinunter gegen Melbourne gingen. Wir kehrten zum Gaſthauſe zurück; die Straßen waren faſt leer, wegen des Sonntags war Alles geſchloſſen, auch von den Lohnwägen war faſt kein einziger zu ſehen. Mir fiel auf der Hauptſtraße ein Gaſthaus auf, auf deſſen Außenſeite zwei Männer gemalt waren: »the man who eat here«, ein dicker runder Kerl; »the man who dont eat here«, eine magere Figur. Wir benützten den Vormittag zum Briefſchreiben; um 1 Uhr regnete es ſtark, und der Himmel blieb bewölkt bei kühler Witterung und kühlem Südoſtwind. Nachmittags um 2 Uhr fuhren wir mit der Bahn nach Williamstown; wir zahlten für 6 Perſonen 2½ Pfund hin und zurück. Die Waggons ſind vortrefflich, ganz ſo wie die amerikaniſchen mit beweglicher Lehne, ſo daß man

entweder auf der einen oder auf der anderen Seite ſitzen kann. In 30 Minuten waren wir am Pier, wo wir uns auf die »Rohilla« der P. & O. begaben, um Capitän Barrat zu beſuchen; leider war derſelbe in der Stadt. Wir beſichtigten dann den Dock; es iſt ein herrlicher Dock mit Stufen ringsum, ganz aus tasmaniſchem Stein gebaut. Es lag gerade der »Surata« von der Orient Line darin, der bei Adelaide aufgefahren war; er hatte ein großes Leck auf der linken Seite, auf die er ſich nach dem Auffahren gelegt haben mußte. Viele Leute beſahen ſich den Dock und die Schiffe; es war aber bei weitem nicht angenehm, denn es blies ein friſcher Wind, der eine Menge Staub aufwirbelte. Wir kehrten mit dem 5 Uhr-Zug nach Melbourne zurück; es waren viele Leute, namentlich Weiber, die alle Fenſter öffnen wollten, ſo daß man in den Waggons förmlich weggefegt wurde. Nach Tiſch gingen wir in den Hauptſtraßen ſpazieren, es war kein Laden offen und mithin auch kein Licht, denn die Beleuchtung der Stadt, die ſonſt vortrefflich iſt, hängt von den Privaten ab, und da dieſe am Sonntag ihre Läden geſchloſſen haben, ſo gibt es keine Beleuchtung. Dafür ſteht eine Menge junger Leute an den hölzernen Pfeilern der Verandas angelehnt und beobachten die Vorübergehenden. Auch die beiden gedeckten Gänge Royal Arcade und

Eaſtern Arcade ſind mit eiſernen Gittern verſchloſſen. Es war ſchrecklich viel Staub auf den Gaſſen und das Wetter ſchien ſich auf ein Gewitter vorzubereiten. Es regnete jedoch nicht und wir kamen trocken wieder zurück.

14. Februar. Wir holten uns bei der Agentur der Union Steam Ship Company die Billeten nach Hobarttown, wofür wir 32½ Pfund bezahlten. Wir fuhren dann zu Bright and Brothers, die ſehr freundlich waren und mir auch eine Karte als Ehrenmitglied des hieſigen Club ſandten. Hierauf gingen wir zur Bibliothek. Es iſt ein herrlicher griechiſcher Saal mit Oberlicht, zu dem jedoch eine nicht elegante Treppe hinaufführt. Zwiſchen je zwei Säulen ſind die durch je ein Fenſter erleuchteten Nebenkammern, über welchen noch ein Stockwerk ſich befindet. In der Mitte des großen Saales ſind lange lederüberzogene Tiſche für die Leſer, deren es viele gibt. Eigenthümlich iſt, daß jedes Buch vielfach auf den Seiten mit dem Stempel der Bibliothek markirt iſt, und zwar nicht am Rande, ſondern auf dem Drucke ſelbſt. Wir fuhren zur Royal Arcade in Hurts Laden von Curioſitäten, wo ich um 15 Shilling einen Schild und um je 6 Shilling Holzkeulen der Eingeborenen von Victoria kaufte. Er hatte jedoch wenig inländiſche Sachen, die meiſten waren aus

Fiji oder aus Japan. Aus Auſtralien waren einige ſchöne Landconchilien, ich nahm drei Helix-Arten für einen Shilling das Stück. Am Nachmittag fuhren wir zum Poſtamt, welches eine der Hauptbauten Melbourne's iſt. Es gibt ein Inquiry Office, wo man mir die Marken, die ich benöthigte, bezeichnete. Dieſe Marken werden daneben verkauft, man muß ſich dieſelben ſelbſt aufkleben und die Briefe dann in das Fach werfen. Recommandirte Briefe werden auf der anderen Seite ſchon mit Stempeln verſehen aufgegeben. In den beiden letzteren Aemtern ſind Frauen angeſtellt. Die Namen und Orte werden mit blauem Stift unterſtrichen. Wir fuhren noch durch die bewegte Collins Street, wo auch ſchöne Equipagen zu ſehen ſind, und Nachmittag nach Sandridge. Dies iſt das Viertel der Armen, gleichzeitig aber der nächſte Seepunkt von Melbourne. Es wird von Armen bewohnt, weil es im Inundationsgebiet liegt; kommt eine Ueberſchwemmung, ſo müſſen die Bewohner flüchten und ſich auf Booten nach Melbourne begeben. Wir fuhren zuerſt durch die Ortſchaft von Emerald Hill mit ſchönen ſchon ausgewachſenen, mit hölzernen Gittern umgebenen Ulmen auf beiden Seiten, durchzogen dann Sandridge bis zum Ufer und begaben uns darauf auf den hölzernen, weit vorſpringenden Pier, der ganz aus Balken gebildet iſt. Auf beiden Seiten waren viele Segelſchiffe

vertaut, meiſtens Vollſchiffe und zwar eiſerne, einige davon recht elegant auch für Paſſagiere eingerichtet. Wir beſuchten ein ſolches, das, in Glasgow gebaut, zum Hafen von London gehörte, Namens »Commonwealth«. Sodann fuhren wir in Beach Street zu einem Pelzwaarenhändler, der die ſchönen Muffe aus Platypus hatte, daneben waren Vogelhändler, die mit ihren Papageien ſehr billige Preiſe machten. Ein großer weißer Cacadu ſammt eiſernem Käfig 8 Shilling, von den roſenfarbigen, graumanteligen vier Shilling das Stück. Wir fuhren dann zurück und gingen wie gewöhnlich nach Tiſch in der Hauptſtraße ſpazieren.

15. Februar. Um 8 Uhr Früh fuhren wir wie geſtern in St. Patrick-Kathedrale in die Kirche und richteten dann im Gaſthauſe unſere Sachen zur Abfahrt zu. Ich fuhr noch neben Burke's Monument am Ende von Collins Street zu einem Electrotyper, der hübſche, mit Emu-Eiern verfertigte Arbeiten verkauft. Burke's Monument iſt eine Bronze-Gruppe, ſie ſtellt den Reiſenden ſtehend und Wills ſitzend neben ihm dar; auf den vier Seiten des Sockels ſind bronzene Basreliefs mit Darſtellungen aus ſeinem Leben angebracht. Wir begaben uns bereits um 10 Uhr an Bord des im Hafen von Melbourne liegenden »Tararua«, eines alten, kleinen, der Union Steam Ship Company gehörigen Dampfers, der

auf der Fahrt nach Neu-Seeland Hobart berühren ſollte. Es waren ſchon eine Menge Leute dort und jede Minute kamen noch viele hinzu. Wandernde Verkäufer boten Bücher feil. Ein Mann mit einem Fuß und zwei Krücken reichte bedruckte Zettel herum, auf welchen ſtand, daß er einen Fuß während eines Sturmes verloren habe; er fleht das Mitleid der Leute an und ſagt ihnen dafür den beſten Dank zu. Andere kamen mit Obſt, Trauben, ſchönen Pfirſichen, Ananaſſen aus Queensland. Wiewohl 11 Uhr die Abfahrtsſtunde war, fuhren wir erſt um 1¼ Uhr weg, indem uns ein Schlepper zuerſt herumdrehte, da wir mit der Proue nach Innen lagen. Beim Herumdrehen ging die Sache gut, wir fuhren an einem Schiff der Tasmanian Steam Navigation Company vorbei, deſſen Matroſen und Arbeiter, welche wahrſcheinlich unſere zu ſtarke Ladung bemerkt hatten, uns ein Halloh zuriefen. Thatſächlich ein paar Minuten darauf ſaßen wir feſt. Alle Leute, welche Bekannte an Bord begleitet hatten, folgten uns am Ufer nach und winkten uns mit den Sacktüchern zu. Wir fuhren mit der Maſchine vorwärts eine Zeitlang, auch vom Schlepper gezogen, aber alles war vergeblich, wir ſaßen um ſo feſter. Ein Dampfer nahm uns vorne in Schlepp, jedoch umſonſt; wir probirten nun mit einem anderen Dampfer, dem »South Australian« von rückwärts, wieder umſonſt, dann wieder von

vorne, und endlich waren wir los nach 2 ½ſtündigem Sitzen. Der Dampfer fuhr, ſobald wir flott waren, voraus und wir ſetzten, von zwei Schleppern, dem kleinen und einem größeren, dem »Albatros« gezogen, unſere Fahrt fort. Die Ufer der Yarra ſind ſehr einförmig auf beiden Seiten flach, dicht am Rand abgebrochen und erdig, manche Strecken ſumpfig. Bald iſt es eine Fabrik, wo man Fett aus Knochen kocht, bald ein Platz, wo man Wolle wäſcht. Bei der ſtarken Krümmung, bevor wir Salt River, in welchem Schiffe lagen, erreichten, faßen wir um 5 Uhr wieder auf der linken Seite auf. Das Ufer war auf dieſer Seite mit magerem Buſchwerk bewachſen, eine ſeltſame ganz auſtraliſche Vegetation. Nachdem alle Verſuche, ſei es nach der einen, ſei es nach der anderen Seite hin, ſowohl mittelſt der Maſchine wie mit Hilfe beider Schlepper vereitelt waren, gingen letztere weg und wir blieben, ſtark auf die eine (linke) Seite gelegt, ohne uns vom Fleck gerührt zu haben, auf der Stelle. Der Blick auf das im Hintergrunde gelegene Melbourne, von dem Dome der Ausſtellung überragt und von dem Palaſte des Gouverneurs beherrſcht, war aber hübſch. Nach einiger Zeit kam ein Boot mit einem kleinen Buben, und da nunmehr erſt Hoffnung war, nach Mitternacht mit der neuen Flut wegzufahren, benützten Viele die Gelegenheit, um einen Spaziergang auf dem

Lande zu machen, Einige des Wartens ſatt, gaben auch die Fahrt auf. Des Abends flogen, durch die Lichter angezogen, viele Käfer auf das Verdeck, von denen wir einige erhaſchten. Die Nacht war herrlich; der Mond, der gerade geſtern voll war, ſtieg phantasmagoriſch in glänzender Klarheit hinter den Lehnen von Melbourne herauf, ſpiegelte ſich mit unglaublichem Zauber in den Fluten des Flußes wieder und verbreitete ein Licht von friedlicher Stille über dieſe Scene. Inzwiſchen fiel das Waſſer immer mehr und mehr und das Schiff legte ſich faſt ganz auf die linke Seite. Erſt nach Mitternacht bei der wieder eintretenden Flut kam abermals ein Schlepper, um uns hinauszuziehen, was auch glücklicher Weiſe gelang. Wir gingen, von dem Schlepper gezogen, raſch vorwärts und hofften endlich fortzukommen — es war $3^1/_4$ Uhr — wir fuhren auch eine Zeitlang vorwärts, bis wir auf einmal wieder links auffuhren und zwar diesmal auf härterem Grunde. Alle Verſuche, uns wegzuziehen, waren vergeblich und die Sache mußte bis auf die nächſte Flut gelaſſen werden, der Schlepper fuhr davon. Die Nacht verging ruhig und mondhell; in den Cajüten war es ganz kühl und angenehm. Diesmal legte ſich das Schiff mit der kommenden Ebbe auf die rechte Seite.

16. Februar. Der Morgen war ſchön, die Briſe wehte aber friſch von Nordweſten. Zwei Dampfer fuhren an uns vorbei hinaus. Die Scene war ähnlich der geſtrigen, nur weniger wild. Auf einer flachen Spitze, welche den Fluß von dem anderen Arme trennt, ſaßen gemüthlich 23 Cormorane von der ſchwärzlichen Art, wie wir deren ſchon auf den Pfählen von Sandridge geſehen hatten, und in ihrer Geſellſchaft auch weiße, aſchenmantlige Möwen, welche gravitätiſch dem Ufer entlang ſpazierten. Erſt nach 9 Uhr kam der Schlepper »Sprightly« und ein großes Leichterſchiff »Sir Harry Smith« genannt, auf welches man kluger Weiſe um 9¼ Uhr unſere Ladung abzuladen begann. Es war auch viel Zink für Dächer und Eiſen darunter, die natürlich bei wenig Raum viel Gewicht ausmachten. Auf dem Leichterſchiff war auch eine Frau mit ihrem Kinde, welche die Küche zu beſorgen ſchien. Auch ein Topf mit verſtaubtem, faſt windgedörrtem Geranium war zu ſehen. Gleich beim Beginn der Arbeit ſprang beim Anziehen des Leichterſchiffes an den Dampfer die Windwelle, die man aber noch benützen konnte. Manche der Paſſagiere, die ſich geſtern alle ſo ruhig verhalten hatten, fingen an, ihre Unzufriedenheit zu zeigen, einer machte ſogar dem Capitän Aeußerungen in dieſer Hinſicht. Dieſer ſagte ihm, es ſei ein anderes Schiff in Sandridge, mit dem er wegfahren könne, wenn er wolle, und

da der Paſſagier ihm entgegnete, daß das Schiff ſchon weggefahren ſei, ging er brummend auf dem Achterdeck auf und ab. Um 10¼ Uhr fuhren zwei Dampfer der Tasmanian Steam Navigation Company, darunter der »Flinders«, flink an uns vorbei, von dem erſteren ruft man etwas zu und weg ſind ſie. Es ſind gut gebaute, elegante Boote, namentlich das letztere. Sie haben, wie überhaupt viele der auſtraliſchen Dampfer, mit Meſſing überkleidete Maſten. Der Dampfer »Edina« fährt um 10½ Uhr an uns vorüber hinaus und eine Viertelſtunde ſpäter »Kake Latham«, geſchleppt von dem »Black Eagle«, einem Schlepper nach Art des »Albatros«. Wir fuhren um 2 Uhr, von dem Leichterſchiff gezogen, an einem Wurf-Anker uns verholend weg. Um 2 Uhr 20 Minuten waren wir los. Die Brise ſprang jedoch auf einmal nach Südoſt, wir kamen mit dem Schiffe ſeiner Länge nach quer durch den Fluß und ſaßen von Neuem feſt, den Canal ſperrend. Da kam ein Schlepper, der »Warhawk« von vorn und fing an zu ziehen, von rückwärts rückte aber ſchon die »Leura« von der anderen Geſellſchaft heran, von dem »Sprightly« geſchleppt. Dieſer wurde uns überlaſſen und kam uns auch zu Hilfe und los waren wir. Auch die Cormorane, die uns den ganzen Tag ſtill betrachtet hatten, wurden aufgeſcheucht und flatterten auf. Auf der linken Seite der

Ausmündung der Yarra ſind rothe Pfähle, die mit einem Lichte erleuchtet werden können, auf der rechten ſchwarze Pfähle ohne Licht. Die Lichter ſind einfache Lampen bis am Ende, wo links ein rothes Leuchtſchiff, rechts ein kleiner Leuchtthurm auf Pfählen ſich befindet. Wir paſſirten einen Theil, wo die Yarra bedeutend regulirt wird; die Ufer werden mit Baſaltſtein gebaut, und der Fluß in der Mitte ausgebaggert und dann das ſeichte Waſſer hinter den künſtlichen Ufern angefüllt. Viele Arbeiter waren dabei beſchäftigt und dieſe gaben uns, als wir paſſirten, ein ſchändliches Halloh! Dieſer Theil wird bei dem neuen, theilweiſe in Arbeit ſtehenden Canal nach Melbourne verbleiben, dagegen aber der Bug, wo wir heute Früh feſtſaßen, beſeitigt werden. Um 3 Uhr waren wir an einem auf der Rhede verankerten Kohlenſchiff der Melbourne Company vertaut, wobei ſofort ein Zollamtsofficier an Bord kam, und erwarteten unſer Leichterſchiff. Inzwiſchen fuhr die »Leura« hinaus und der »Te Anau« von der Union-Geſellſchaft, ein ſchönes, gleichfalls dunkelgrün angeſtrichenes Schiff gegen Melbourne zu. Um $3\frac{1}{2}$ Uhr kam unſer Leichterſchiff neben uns geſchleppt und auch drei neue Paſſagiere mit einem Boote aus Williamstown. Gleichzeitig dampfte die elegante dreimaſtige, mit zwei Kaminen verſehene »Aldinga« an uns vorbei. Auf der Rhede lagen der »Nelſon«, das andere

victoriſche Kriegsſchiff, das Thurmſchiff, ein hübſcher Dampfer aus Sydney mit zwei Kaminen und mehrere Segelſchiffe. Auch waren bei dem Dock zwei Cotter-Yachts und eine Schoner-Yacht »Jeanette« aus Melbourne. Man arbeitet den ganzen Nachmittag; um $5^3/_4$ Uhr kommt ein italieniſches Kriegsſchiff, Dreimaſter-Schoner mit dem Kamin zwiſchen dem Haupt- und Beſanmaſt. Es geht weit hinein und ankert in der Nähe des zweiten Kriegsſchiffes. Der Kamin iſt ſtark vom Meere angewaſchen. Schlepper und Paſſagiersſchiffe fahren der Reihe nach an uns vorbei, darunter ein recht eleganter mit weißem Kamin. Der Himmel iſt klar und die Briſe nimmt ab; eine Unzahl Möwen mit prächtigen korallenrothen Schnäbeln und Füßen flattern hinter dem Schiffe. Um $6^1/_2$ Uhr fuhren wir weg und kamen an dem »Allowrie« aus Sydney, einem Schiff mit doppeltem Kamin, ſcheinbar einem neuen, welches eben hinausgeſchickt wurde, vorbei. Wir fuhren ziemlich raſch und holten auch bald den uns etwa um eine halbe Stunde vorausgefahrenen »Argyle« ein, einen kleinen Dampfer, der nach Victorharbour bei Adelaide fährt. Derſelbe war tief geladen und die wenn auch nur kleinen Wogen ſpritzten über ſeinen Bug hinweg. Wir fuhren ſehr ruhig dahin und es war ein wohlthuendes Gefühl, nach unſerem verlängerten Aufenthalte auf dem Fluße wieder Seebriſe athmen zu können. Der

Mond ſtieg langſam empor und kaum hatte er den wolkigen Horizont überſtiegen, erglänzte er klar und hell auf dem geſtirnten Firmament. Die Briſe, die anfangs Süd, dann Südoſt war, ließ auch nach und ſchon erblickte man vor uns den Leuchtthurm der Heads, deſſen Leuchtſchiff mit den zwei Lichtern wir um 9 Uhr 5 Minuten paſſirten. Fünf Minuten darauf kamen wir an dem roth-weißen Lichte und um 9½ Uhr an dem ſchönen Doppellichte vorbei, die man zur Einfahrt hinter einander ſtellen ſoll und hinter welchen die Ortſchaft von Queenscliff liegt, deren Lichter man blinken ſah. Etwas weiter iſt das Licht der letzten Spitze Point Lonsdale.

17. *Februar.* Die Nacht war ruhig. Als ich des Morgens auf Verdeck kam — ein herrlicher ſonniger Morgen mit angenehmer erfriſchender Luft — war man Wilſons Promontory gegenüber, hinter welchem ſich ein hoher Inſelkegel erhob. Ein Bark fuhr mit allen Segeln im Süden vor uns. Drei Möwen mit ihren korallenrothen Füßen flogen uns munter nach, auch ein Mollyhawk war zu ſehen, mit ſeinen Rieſen-Flügeln die Oberfläche des Meeres raſirend. Delphine hüpften munter umher, während förmliche Schwärme kleiner Vögel dicht über der Meeresfläche flatterten. Sie ſahen faſt ſo wie Seeſchwalben aus, waren jedoch zu weit, um

ſie unterſcheiden zu können. Auch drei große möwenähnliche graue Vögel flogen in Sehweite von uns und zogen dann weithin auf eigene Rechnung. Das Meer war glatt, aber mit leichter hohler See von Südweſten und Südoſtbriſe; die erſtere verloren wir aber, wie wir weiter kamen, allmälig. Curtis Island mit drei anderen kleinen Inſeln, wovon eine ganz kegelförmig, wurden zur Linken ſichtbar und vom ſchönſten Lazur war die Tiefe ihrer bläulichen Färbung in der Entfernung mit ſcharfen, ſonnenbeleuchteten Umriſſen. Die Luft war ganz ruhig geworden, unſer vorderes Gaffelſegel ſtand gerade am Winde, dabei arbeitete die Maſchine manchmal ſehr langſam, ſo daß ſie im Laufe des Morgens ſechsmal faſt ſtoppte und dann wieder wie gewöhnlich mit 58 Rotationen zu fahren begann. Der Tag ſetzt ſich prächtig ruhig fort. Um 5 Uhr ſind wir der hohen Hummock Island gegenüber, um 6 Uhr haben wir ſchon Swan Islands weißen Leuchtthurm, auf der gleichnamigen Inſel gelegen, in etwa 10 Meilen Entfernung paſſirt, hinter welchem die hohen dunſtigen Berge von Flinder Island emporragen. Ein Mollyhawk fliegt dicht an uns vorbei, kein Schiff iſt weit und breit am Horizont zu ſehen. Gegen Sonnenuntergang treten die Umriſſe von Flinder Island klarer und klarer hervor; die Inſel trennt ſich in zwei Hauptgebirgsgruppen, hohe kegelartige

Anhöhen mit hübſchen Linien, die in Lehnen endigen. Die Möwen folgten uns nach, als wahre Luftgaukler hielten ſie ſich lange Zeit gerade oberhalb des Verdecks und es war ein Vergnügen, ſie zu beobachten. Manchmal verſchwanden sie faſt in dem dunklen Rauch, flogen dahin und holten uns, bald höher, bald tiefer als die Rauchſäule ſich haltend, wieder ein. Auch ein Mollyhawk flog eine Zeitlang dem Schiffe nach und zwar oberhalb desſelben, ſo daß man ihn mit einem Schuſſe leicht hätte herabholen können. Er hatte einen ſehr kräftigen albatroßähnlichen orangegelben, an der Spitze rothen und ſtark zugehackten Schnabel, der Schweif war weiß mit einem ſchwarzen Streifen der Breite nach, die Flügel ſehr lang, oben ſchwarz gemantelt und eigenthümlich geſtaltet, ſo daß die Schwungfedern gleichſam einen Winkel mit den Deckfedern bildeten. Kopf, Hals und Bauch waren vom ſchönſten Weiß. Unbeweglich hielt er ſich manchmal wie ein Geier planirend oberhalb unſeres Schiffes, und drehte nur den Kopf nach rechts und links, wie um zuzuſchauen, was da vorging. Als ich ihn mit dem Gucker betrachtete, ſchien er dies zu bemerken und flog weiter vom Schiffe weg. Viele von den ſchwarzbraunen Puffinus-artigen Vögeln, die wir vor Adelaide zur See vielfach angetroffen hatten, waren gleichfalls zu ſehen. Sie flogen raſch und

meiſt in der Nähe des Meeresſpiegels. Auch einige kleine Sterna-ähnliche ſahen wir, ſowie einen mit ſchwarzen Flügeln, der wie eine Sula ausſah, alle aber zu entfernt, um ſie richtig bezeichnen zu können. Der Abend war prächtig und ruhig, die Briſe ganz leicht von Oſt-Süd-Oſt ſchwellte nur gerade unſere Gaffelſegel, wir hatten einen Theil des Nachmittags auch das Beſanſegel, das wir aber, als wir uns der Banks-Meerenge näherten und der Wind mehr nach Vorn ſich drehte, eingezogen hatten. Der Mond ſtieg prächtig am Horizonte auf und erleuchtete die ruhigen Fluten. Zu unſerer Rechten ſah man in der Ferne den Leuchtthurm von Swan Island, der fixſtehend iſt und an dem wir um 9 Uhr weniger 5 Minuten vorbeikamen. Es gibt dahinter kleine Anhöhen auf der Inſel, die während der Nacht wie Dünenbuckel ausſchauen. Als wir den Leuchtthurm paſſirt hatten, zogen wir um einen Punkt mehr ans Land. Phantasmagoriſch nahm ſich das Schiff in der klaren ſternenhellen Nacht aus auf dem ſtillen Meere dahinſchwimmend. Einerſeits das leuchtende Spiegelbild des Mondes, auf der anderen Seite die ſich weit hinausziehende mächtige Rauchſäule der auſtraliſchen Kohle, die ſich ſcharf vom klaren Himmel abtrennte. Allmälig verſchwand der Leuchtthurm hinter uns und ruhig zog das Schiff auf der ruhigen Flut dahin.

18. Februar. Als ich in der Frühe erwachte, hatte man die Küſte von Tasmania dunſtig ſchon in Sicht: da war vor uns das vielfach gelobte Land in ſeiner vollen Morgenpracht. Das Meer war ruhig, der Himmel, anfangs grau und dunſtig, klärte ſich allmälig zum ſchönſten, klarſten Morgen auf. Das erſte, dem wir uns näherten, war Schouten Island, der wir gerade um 9 Uhr gegenüber waren. Die Küſte dieſer Inſel iſt ſchön geformt mit ſteilen Abſtürzen auf dieſer Seite, aber mit ſanften Lehnen, welche bebaut ſind, auf der anderen. Sie iſt von einem einzigen Farmer von der Regierung in Pacht genommen, der dafür nur 300 Pfund zahlt. Er hält viel Vieh, Schafe und Rinder. Dahinter erſcheint uns Freycinet-Halbinſel und dann zieht ſich die Küſte weit hinein zu der großen Oyſter-Bay, die einen trefflichen Ankerplatz bietet. Anfangs wie ein weißer Fleck im Sonnenlichte, dann wie eine gelbliche kleine Inſel nimmt ſich die Isle des Phoques aus, und ſchon erſcheint vor uns die ziemlich große Maria Island, von dem gleichnamigen Berge beherrſcht. Dieſe Inſel ſcheidet ſich in zwei Haupt-Gebirgsgruppen, durch eine ſchmale Landenge mit einander verbunden, ſo daß ſie aus der Ferne wie zwei getrennte Inſeln ausſehen. Wir ſahen mehrere Mollyhawks bei dem Schiffe herumflattern. Gerade um 11 Uhr ſind wir Maria Island

gegenüber. Vor uns ſpringt ſchon die doppelte Halbinſel von Forreſtier und Tasman vor, die, wenn auch von der Ferne nur leicht eingeſchnitten ausſchauend, uns bald einen wahren Schatz landſchaftlicher Schönheiten darbieten werden. Auf der niedrigen Landenge von Forreſtier-Halbinſel war früher eine Tramway, um Boote hinüber zu führen und ihnen ſo den langen ſtürmiſchen Weg um Tasman-Inſel zu erſparen; jetzt ſoll ſie aber abgebrochen und verdorben ſein. Die andere Landenge, die dieſe von Tasman-Halbinſel trennt, der Eagle Hawk Neck, hatte aber eine noch eigenthümlichere Verwendung. Da ſie nur eine halbe Meile lang iſt, ſo war eine Kette darüber gezogen, an welche zahlreiche Hunde angekoppelt waren; kaum wollte einer der Sträflinge, die auf Tasman-Halbinſel beſchränkt waren, entweichen, ſo gaben die Hunde den Wächtern, die an verſchiedenen Stellen, und namentlich auf einer kleinen Erhöhung der Landenge ihre Poſten hatten, das Alarmſignal. Recht maleriſch nimmt ſich von hier aus die kleine tafelartige, ringsum mit Baſaltabſtürzen verſehene kleine Inſel vor Forreſtier-Halbinſel aus. In dem Maße, wie wir weiter fahren, verſchiebt ſich uns allmälig das wilde Baſaltende von Tasman-Halbinſel und ſchon öffnet ſich der Paß zwiſchen derſelben und der Tasman-Inſel. Sanft und nicht ohne Grazie

iſt dabei der Rückblick auf Marion Bay mit dem den Faraglioni von Capri ähnelnden Ende des Cap Paul Cameron. Großartig über alle Maßen iſt aber der Blick auf die Oeffnung zwiſchen Tasman-Inſel und dem Cap der gleichnamigen Halbinſel, eine Phantasmagorie von Baſaltſäulen, vor deren Wildheit Einem ſchaudert trotz des prächtigen Wetters, und deren Schönheit wiederzugeben Bleiſtift und Feder zu ſchwach ſind. Kerzengerade erhebt ſich das rieſenhafte Ende des Pillar, den wir um 3 Uhr paſſiren, und in tiefen Lazurtönen, gleich Couliſſen eines Titanentheaters, zieht ſich hinter der Meerengen-Küſte jene der Bruny-Inſel Cap um Cap. Das Allergroßartigſte iſt die Südſpitze von Tasman-Inſel, wo die Baſaltmaſſen ähnliche Formen wie die Eisberge annehmen. Zwiſchen der Inſel und der Halbinſel können Schiffe fahren, wir fahren jedoch nur außerhalb derſelben. Wenn auch nicht ſo hoch, aber doch an Wildheit dem erſteren nebenbuhlend, iſt Raoul-Cap, hinter welchem ſich große, wagrechte Schichten hinziehen, von den ſenkrechten Baſaltſäulen überragt. Erſtere haben an manchen Stellen den Anſchein, als wären es Sandſteinfelſen. Kaum waren wir hinter Tasman-Inſel gekommen, ſo begegnete uns eine lange hohle See von Südweſten, ſcheinbar der Vorbote eines kommenden Sturmes. Schon eröffnet ſich uns aber die jetzt

ruhige Storm-Bay mit dem luftigen Vorſprung der Bruny-Inſel im Hintergrund und maleriſch ausſehenden Vorſprüngen in der Mitte, von üppigen Bäumen gekrönt. Zahlreiche Sulas flattern um uns herum, in der Ferne ſehen wir einen kleinen Schoner fahren, das erſte Schiff, das wir bei der Küſte von Tasmania getroffen hatten. Der Himmel umwölkte ſich und eine friſche Briſe von Weſt-Nord-Weſt fing bei kühler Luft zu wehen an, wir waren aber ganz geſchützt und fuhren raſch gegen den Leuchtthurm von Iron Pot zu. Um 7 Uhr waren wir in Hobart Town. Wir hatten alſo 49 Stunden gebraucht, um die 450 Meilen von Melbourne hierher zurückzulegen. Der Himmel war noch bewölkt, der Wind hatte aber faſt gänzlich aufgehört. Das Schiff legte an den hölzernen Pier an und wir fuhren in zwei Wagen zu dem unweit gelegenen Webb's Hotel. Es war Alles überfüllt wegen des ſtattgehabten Wettrennens und wir mußten uns für die erſte Nacht mit einem Zimmer begnügen.

19. Februar. Wir gingen in der Früh in die nahegelegene Nonnen-Capelle zur Meſſe und beſichtigten den Vormittag über die Stadt, die ſchöne Umgebung gegen den Park zu und das prachtvoll gelegene Statthalterhaus. Am Nachmittag fuhren wir zu den Springs, wofür wir einen Wagen um 15 Shilling contractirten. Die treffliche

Straße windet ſich durch die waldigen Lehnen unterhalb Mount Wellington. Wir erreichten in etwa 2½ Stunden die mit Recht vielgeprieſene Stelle. Die Einbildungskraft kann ſich nichts Großartigeres und Schöneres denken; von dem kleinen Gaſthauſe, von welchem die Straße nach Huon bergab führt, geht ein Pfad hinein entlang der Waſſerleitung, mit deren Umarbeitung — ſie war früher aus Holz und man baut ſie jetzt aus Steinquadern — man eben beſchäftigt iſt. Schon bei dem Thälchen unterhalb des Gaſthauſes hatten wir einzelne Baumfarne geſehen, jetzt aber, in einer Schlucht, treten ſie in Menge auf. Einzelne große Eucalyptus und von den kleinblättrigen Mimoſen wachſen neben der Straße. Zwei von den erſteren namentlich ſind von unendlicher Größe und könnten mit den Bigtrees von Californien wetteifern; ſie haben insbeſondere den Fuß eigenthümlich glockenförmig erweitert und ſchaut man hinauf, ſo muß man den Kopf ganz emporheben, um ihre Spitze zu erblicken. Man weiß nicht, wohin man zuerſt ſchauen ſoll, bei der imponirenden Großartigkeit dieſer Urwaldnatur, die Einen umgibt. Da ſind tiefgrüne Saſſafras, Mimoſen und verſchiedenartige blühende Pflanzen, manche mit lorbeerartigen, manche mit breiten gezähnten Blättern, andere mit ganz kleinem rundlichen Laub, und jede hebt ſich in dem aufgewor-

ſenen Dickicht ſelbſtſtändig und von den anderen abſtechend empor, wie bei einer Blumenſchau. Wie wir weiter kommen, bietet ſich uns der Anblick einer Menge hoher, rieſiger Eucalyptus und kleinblättriger Mimoſen, manche halbdürr, andere herabgeworfen und ſchon von der Sonne gebleicht, andere von den vielen Buſchbränden faſt verkohlt. In der Tiefe des Thales wimmelt es von baumartigen Farnen, von welchen viele in einem der letzten Brände vielfach gelitten zu haben ſcheinen, die andere Lehne iſt theilweiſe geſchlagen worden und es ſind ein paar hölzerne Hütten der Zerſtörer des Urwaldes zu ſehen. Der Grund des Thales iſt aber in ſeiner jungfräulichen Urwüchſigkeit geblieben. Eine Doppelreihe von Baumfarnen, unterhalb welchen Tiſche für Picnics ſtehen und ein Pfeiler mit einer Inſchrift, welche ſich auf die Erbauung der Waſſerleitung bezieht. Auf beiden Seiten rieſige Baumfarne, von den größten der Umgebung. Herabgeſtürzte Bäume, welche das Bett des Baches überbrücken, und unter deren Stämmen das Waſſer herabrieſelt, kleinere, zierlich geformte Farne, glanzblättriges Immergrün und die hohen Rieſen der Eucalyptus, deren Gipfel das Auge kaum erſpäht. Ein Pfad führt über Baumſtämme und Felſen, die kreuz und quer liegen, zum Waſſerfall (Silverveil), der von einem ſchwarzen Felſen herabſickert und nicht wenig zum

Reize dieſer fremdartigen Waldesſtille beiträgt. Hier ſind die ſchönſten Baumfarne zu ſehen, entwickelt in ihrer vollſten Friſche im unangetaſteten Dom des Urwaldes. Etwas höher, faſt noch einmal ſo weit, iſt ein anderer, aber nicht ſo ſchöner Waſſerfall. Während ich zeichnete, ſchoß Vives auf dem andern Pfade, der nach Mount Wellington führt, einen Kukuk und drei kleine Sänger. Wir fuhren in raſchem Tempo bergab; vor uns eilten noch vier oder fünf Wagen, deren Inſaſſen wir unter den Farnkräutern wandelnd gefunden hatten und die Alle, trotzdem es deutlich auf einem Zettel bei der Quellenaufnahme geſchrieben ſteht, daß, wer die Pflanzen beſchädigt, mit dreijähriger Kerkerhaft beſtraft wird, ganze Hände voll Farnblätter und junge Farne zum Anpflanzen in ihren Gärten zurückbrachten. In drei Viertelſtunden waren wir wieder in der Stadt. Die Luft war kühl, prachtvoll aber bei der Abendbeleuchtung die gigantiſchen Maſſen der Eucalyptus, welche die untere Grenze von Mount Wellington bilden. In dem Maße, wie wir hinunter gelangen, kamen uns die Eucalyptus, die uns beim Hinauffahren ſo groß erſchienen waren, nach den Rieſen, die wir geſehen hatten, wie Zwerge vor. Nach Tiſch gingen wir noch in den Gaſſen der Stadt ſpazieren, namentlich iſt Liverpool Street und eine der von derſelben ſich hinziehenden Hauptſtraßen des Abends beſucht.

Wir bemerkten auf einer Wand Annoncen, auf welche das Licht von eigenen Lampen mittelſt Reverber reflectirt, manchmal mit einer Landſchaft abwechſelnd, und einen Fleiſchhauer-Laden, bei welchem Waſſer längs der Glasſcheiben rieſelt, um das Local kühler zu erhalten. Ueberhaupt gibt es einige recht ſchöne Läden. Nur an den Ecken der Seitenſtraßen, wo wie in Melbourne Zettel mit der Aufſchrift »Walk croſſing« angebracht ſind, befinden ſich öffentliche Gaslaternen, ſonſt wird die ſchöne Beleuchtung der Läden, welche auch die Straßen vortrefflich erhellen, gänzlich von Privaten unterhalten.

20. Februar. Wir gingen in der Frühe in die Domkirche, wo man für ein Waiſenhaus ſammelte. Eine Unzahl von Leuten communicirten nach den Nonnen, welche die Communion durch Bogen, die ins Presbyterium hineinſchauen, erhielten. Wir beſuchten noch die Nonnencapelle, welche gleichfalls überfüllt war, auch die katholiſchen Matroſen des im Hafen liegenden Kriegsſchiffes »Bulwerine« waren in Reih und Glied hingekommen. Hierauf begaben wir uns auf Huon Road und beſichtigten einen kleinen Garten oberhalb der Stadt. Nach Tiſch fuhren wir nach Kangaroo Point mit einem der drei Dampfer, welche dieſe Fahrt machen, der Preis beträgt nur einen halben Shilling für die Perſon.

Wir ſpazierten dort eine Zeitlang und ſahen unſere erſten Papageien, liebliche Vögel von der herrlichen Platycercus-Gattung mit rother Bruſt und blauen Flügeln und Schweif (Roſe Hill Parrots), die meiſtens paarweiſe von Baum zu Baum oder von Hügellehne zu Hügellehne flogen. Nachdem wir uns mit einem Boot auf die andere Seite der Bucht hatten hinüberfahren laſſen, fuhren wir um 5 Uhr mit dem Dampfer wieder zurück. Abends gingen wir noch ein wenig in der Stadt ſpazieren und zwar auf dem ſüdlichen Rücken, wo die George-Kirche und die Windmühle ſtehen, und kamen durch die Eſplanade wieder zurück.

21. Februar. Um 7½ Uhr Früh fuhren wir auf der Huon-Straße zum Mount Wellington hinauf und kamen an einem lodernden Buſchfeuer glücklich vorüber. Wir hielten bei der kleinen Conſtabler-Hütte, ſonſt war kein Menſch zu treffen, und der Conſtabler war bereit, uns bis zu den Springs zu begleiten und unſeren Proviantkorb zu tragen. Wir zahlten ihm oben angelangt 4½ Shilling. Er erzählte uns, daß er 15 Jahre dort wohne, aber Lady Franklins Bigtree, nach welchem wir uns erkundigten, nicht kenne; es haben ſchon viele Leute nach dieſem Baum gefragt, aber keiner ihn gefunden. Thatſächlich wäre es ſchwierig ihn unter ſo vielen Rieſen des Waldes herauszufinden. Der Führer

zeigte mir links vom Wege, welcher zu den Springs hinaufführt, einen Baum, der 11 Meter im Umkreis mißt und in dem lange Zeit ein Mann wohnte; noch heutigen Tags iſt die ärmliche Bettſtätte darin zu ſehen. Wir nahmen in der hölzernen elenden Hütte des Wächters, der uns hinaufbegleiten ſollte, einen kleinen Imbiß. Neben der Hütte wachſen viel Ribis und vortreffliche Himbeeren in ganzen Mengen, die jedoch gepflanzt worden ſind. Um 3 Uhr Nachmittags waren wir auf der Bergſpitze, nachdem wir um 9 Uhr Früh von unten ausgegangen ſind. Indem wir hinaufgingen, von einer Partie von Geiſtlichen und Damen gefolgt und mit einem jungen Manne aus Brighton, der ſich uns angeſchloſſen hatte, erzählte mir der Mann aus der Hütte, der auch ſeine Frau und zwei kleine Kinder, die dort geboren ſind, oben hat, er ſei ſchon in den verſchiedenſten Stellungen geweſen, ſo auch lange Matroſe auf Segelſchiffen und Dampfern. Sein Vorgänger, dem das Häuschen noch gehört, welches aber als Quellengrund nicht ganz veräußert werden kann und wofür er einen Shilling jährlich der Regierung zahlt, iſt ſchon 82 Jahre alt und ſo kindiſch geworden, daß er in ein Hoſpiz untergebracht wurde. Es gibt hier viele Opoſſums, und zwar auch recht ſchöne ſchwarze; ſie werden meiſt in Fallen, mit Holzthür und Hebel in der Mitte, gefangen, auch gibt es mehrere Kangaroos, jetzt

ſind ſie aber immer mehr und mehr zurückgetrieben worden. Als wir hinunterkamen, ſahen wir einige prächtige Papageien, von den kleinen rothbrüſtigen und von den größeren mit Schopf und gelbrother Wange (Green Parrots). Letztere ließen uns ganz nahe herankommen, indem ſie ſich auf dürre Aeſte ſetzten, und hätten wir das Gewehr nicht in der Hütte gelaſſen, ſo hätte man ſie ganz gut ſchießen können. Beim Abwärtsgehen von der Hütte, wo wir etwas tranken und vortreffliche Himbeeren aßen, ſchoß Vives eine hübſche langſchwänzige Grasmücke; Papageien waren unten keine zu ſehen. Wir fanden die andere Partie, die eben wegfuhr, und unſere Wagen; das Buſchfeuer längs der Straße, welches wir heute Früh bemerkt hatten, war faſt erloſchen, wiewohl die Hitze, welche davon ausſtrömte, noch bedeutend war. Allgemein iſt das Verlangen nach einem ſtrengen Geſetze, welches dieſem Uebel eine Grenze ſetzen ſoll, denn der Verluſt iſt für das ganze Land und für die Zukunft unberechenbar groß. Um $6^1/_2$ Uhr waren wir ſchon wieder in der Stadt. Nach Tiſche legten wir uns bald zur wohlverdienten Ruhe.

22. Februar. Wir fuhren nach dem Frühſtück mit einem kleinen, hier gebauten, erſt 5 Wochen alten Dampfer, den man ſpäter auf die Strecke von Kangaroo Point zu ſetzen beabſichtigt, nach

New Norfolk. Wir hatten für die Fahrt 3 Pfund für den ganzen Tag fixirt, ein niedriger Preis, der nur in der Billigkeit des Holzes, mit dem man gewöhnlich zu heizen pflegt (eine Tonne koſtet 7 Shilling) ſeine Erklärung findet. Man nahm aber nebenbei auch etwas Kohle, die faſt ebenſo billig ſein ſoll. Wir ſahen auf unſerer Fahrt viel Wild, Cormorane, eine Unzahl Rieſenmöwen und auch einen großen Schwarm Enten. Vives ſchoß von jeder Sorte, nur die Ente konnten wir nicht bekommen, da ſie in zu ſeichtem Waſſer war. Erſt um 3 Uhr erreichten wir New Norfolk, da wir uns in allen Einbuchtungen der Küſte aufgehalten hatten. Wir gingen auf ſteiler Straße in die Ortſchaft hinauf. Der Geiſtliche der kleinen katholiſchen Kirche war ſehr freundlich, zeigte uns die Kirche und credenzte den Anderen auſtraliſchen Marſala, der ſehr gut ſein ſoll. Um 4 Uhr fuhren wir wieder zurück. Wir hatten aber eine Viertelſtunde bei Bridgewater zu warten, obwohl der »Monarch«, ein Schiff, das jetzt faſt leer, früher mit Paſſagieren und Producten vortreffliche Geſchäfte machte, ſoeben vorbeigefahren war, da zwei Züge, einer von Launceſton, ein anderer von Hobart, paſſiren ſollten. Von der Briſe und der Strömung begünſtigt, waren wir ſchon um $7\frac{1}{2}$ Uhr in Hobarttown. Während der Fahrt erzählte mir der Eigenthümer des Bootes, der auch Erbauer auf der hieſigen Werfte iſt, daß die

Rheder der Walfiſchfänger-Boote treffliche Geſchäfte machten.

23. Februar. Um 9½ Uhr ritten wir auf den Mount Nelſon, einen langen Weg nach rückwärts. Wir hatten lauter Wagenpferde als Sattelpferde, der Mann ſagte, daß es ſich nicht auszahle, eigens Reitpferde zu halten. Wir zahlten ihm für den halben Tag fünf Shilling per Pferd. Er erzählte mir, daß die Pferde hier ziemlich theuer ſeien, wiewohl er ſie um 25 und 20 £ zu verkaufen ſich anbot. Die Ausſicht von oben iſt entzückend, ſchöner als vom Mount Wellington. Um 2 Uhr waren wir wieder im Gaſthauſe, unſere Pferde gingen ganz ruhig von Statten. Um 3 Uhr Nachmittags fuhren wir gegen Kingston oder Brown River, wofür wir 15 Shilling verabredeten. Wir kamen dabei an der Schrotfabrik vorüber, deren hoher Thurm das Hauptmerkmal iſt. Erſt um 7 Uhr kehrten wir nach Hobarttown zurück. Nach Tiſch gingen wir in unmittelbarer Nähe ſpazieren und kauften beim Barbier gegenüber von Ship Hotel einen weißen Falken um 10 Shilling und ein Dutzend Bälge von verſchiedenen Vögeln um 1 Pfund. Er bereitet dieſelben recht gut zu, gleichzeitig macht er auch Penguin-Muffe und andere Arbeiten; für eine ſolche Garnitur für Bruſt, Aermel und Muff verlangte er 50 Shilling.

Für die Zubereitung kleinerer Vögel verlangt er zwei, für größere drei Shilling.

24. Februar. Wir fuhren um 8½ Uhr Früh zum botaniſchen Garten. Der Director verſprach uns Samen von den verſchiedenen Sträuchern und Bäumen Tasmaniens zuſammenzuſtellen. Er ſagte mir, daß jetzt eine große Nachfrage nach Eucalyptus beſtehe, welche der Kälte beſſer widerſtehen können. Darauf fuhren wir durch den Park nach Sunny Side, wo wir den Garten beſichtigen wollten. Wir fanden aber Niemanden, ſo daß wir überall hingehen konnten. Erſt als wir zurückkehrten, trat uns eine junge Dame entgegen. Nach dem Frühſtück gingen wir zu Degraves Bräuhauſe und beſichtigten das Innere desſelben. Der Menſch, der uns herumführte, ſchien aber nicht damit beſonders zufrieden zu ſein, und frug auch, warum ich notire. Wir beſuchten darauf, da es zu regnen anfing, das Muſeum und dann die Rathhaus-Bibliothek und den Saal. Sehr ſchön iſt das Leſezimmer der Bibliothek, wo allerhand Zeitſchriften aufliegen und von dem aus man eine prächtige Ausſicht über den Hafen genießt. Abends gingen wir ein wenig in den Hauptſtraßen ſpazieren, kehrten aber bald wieder zurück.

25. Februar. Des Morgens beſichtigten wir die Waſſerreſervoirs der Stadt, indem wir bis zur alten

Barrière hinauffuhren und dann bis zum Anfang von Davey Street hinabgingen. Wir machten dann eine Tour auf den Georges-Hügel und paſſirten den Cottage, wo der Commodore des »Bulwerine« wohnt, der ſeinen Wagen und zwei Pferde ſowie ſeine Familie auf dem Schiffe mitführt. Nachmittags fuhren wir wieder nach Kangaroo Point in der Abſicht, nach Seven Miles Beach weiter zu fahren, fanden aber keinen Wagen daſelbſt, ſo daß wir wieder zur Stadt zurückkehren mußten. Wir beſichtigten ein wenig das Innere der Stadt, den hübſchen Hügel von Trinity Church und beſahen uns einige Läden. Das Pelzwerk iſt beſonders ſchön und billig; für ſchön zugerichtete Opoſſumfelle verlangt man von den grauen blos 3 Shilling, von den braunen 5 Shilling. Eigenthümlich iſt, daß, wie man mir erzählte, manchmal ein Opoſſum-Weibchen ſchwarze und graue Junge gleichzeitig wirft, nur ſind die ſchwarzen viel ſeltener. Die Photographien, die man verkauft, ſind meiſt von ſchlecht gewählten Standpunkten aufgenommen; ſie ſind auch ziemlich theuer, die größeren zwei, die kleineren einen Shilling das Stück. Nach Tiſch gingen wir etwas in den Hauptſtraßen ſpazieren.

26. Februar. Wir beſuchten in der Früh den Slip und die Hochſchule, nachdem wir im botaniſchen Garten die Samen abgeholt hatten, für die wir

½ Shilling per Paquet zahlten, und fuhren dann zum katholiſchen biſchöflichen Hauſe, deſſen Bau vom Biſchof vollſtändig geleitet wurde und welches in einem der hübſcheſten Theile der Stadt prachtvoll gelegen iſt. Wir ſahen dann das Parlamentsgebäude und holten im Muſeum die meteorologiſchen Daten und bei der Treaſury die Statiſtik von Tasmania. An dem letzteren Orte ſagte man mir, daß man nur zu glücklich ſei, Exemplare von dieſen Publicationen unter die Fremden zu vertheilen. Um 12 Uhr 30 Minuten Nachmittags fuhren wir nach Kangaroo Point mit dem kleinen Dampfer und fanden dort einen Wagen, den wir ſchon in der Früh durch Harks von Webb's Hotel hatten beſtellen laſſen und den wir um 12 Shilling zu einer Fahrt nach Seven Miles Beach engagirten. Wir begegneten unterwegs einer großen Menge Roſe Hill Parrots, die vielfach gefangen und für 1 Shilling per Stück verkauft werden, und zwar fängt man ſie im hieſigen Herbſt, um die Brut zu bekommen. Sie werden auch gegeſſen. Beſſer zu dem Zwecke ſind aber die grünen Papageien, die beſonders die Gebirgsthäler lieben und in den Obſtgärten große Schäden anrichten. Etwa 3 Meilen landeinwärts von Kangaroo Point lebt ein Mann, der dieſe Papageien fängt, um ſie aufzuziehen und an die Melbourne Dampfer zu verkaufen. Wir ſahen auch viele Minas, welche den Jäger ſpotten, wie er einem

anderen Vogel nachgeht, und Magpies, welche die Regierung zu ſchießen verbietet, da ſie durch die Vertilgung der Inſecten nützlich werden. Am langen Ufer der Seven Miles Beach ſammelten wir Muſcheln, deren es viele gibt und kehrten noch rechtzeitig nach Kangaroo Point zurück, um den letzten Dampfer nach Hobart zu nehmen.

27. Februar. Wir gingen um 8 Uhr Früh, wie täglich an den vergangenen Tagen zur Meſſe in der Nonnencapelle, die ſtets ſehr beſucht zu ſein pflegt. Wir beſichtigten noch Mehreres in der Stadt und fuhren gleich Nachmittag mit dem kleinen Dampfer nach Kangaroo Point, um uns nach Mount Romny zu begeben. Der Sohn eines dortigen Wirthes, ein freundlicher Junge, diente uns als Kutſcher. Wir fuhren raſch auf der Straße gegen Sorell bis zur Red Gate, von wo ein Pfad zum Berge hinaufführt. Die Ausſicht iſt entzückend, eine der ſchönſten der Umgebung. Während der Zeit, als ich mit dem Jungen hinaufkletterte und oben zeichnete, kreiſten einige Adler in Schußweite um mich herum. Vives wanderte aber indeſſen in den Thalgründen, wo er mehrere ſehr ſchöne Vögel ſchoß. Es war ſchon ſpät, wie wir nach Kangaroo Point zurückkamen, und mußten wir einen der kleinen Dampfer, die in der dortigen Bucht die Nacht zubringen, eine Extrafahrt machen laſſen, um nach Hobart zurückzukehren.

28. Februar. Wir fuhren um 8 Uhr Früh von Hobarttown weg. Es war ein herrlicher Tag und viele Leute im Zuge. Wir eilten rasch durch die vielen Windungen der Straße dahin und erreichten noch vor der festgesetzten Zeit den 133 Meilen von Hobart entfernten Launceston. Wir speisten, nachdem wir in fünf Gasthäusern vergeblich ein Obdach gesucht, endlich in Criterion Hotel. Ich nahm bei der Agentur, wohin ich um Plätze schon von Hobart telegraphirt hatte, die Billets nach Melbourne und wir fuhren dann zur katholischen Kirche, neben welcher sich ein Nonnenkloster befindet, das 11 Nonnen beherbergt, welche etwa 200 Kinder in der Schule haben. Nachdem wir die Kirche und das Kloster, wo sie das heilige Sacrament zu behalten die Gnade haben, besichtigt, fuhren wir in der ziemlich hübschen Stadt herum, sahen den malerischen Katarakt von der eisernen Brücke aus, neben welcher eine Schotterstoßmaschine sich befindet, und gingen dann zurück. Erst nach Tisch machten wir einen kleinen Spaziergang in der Stadt, aber auch selbst die Hauptstraße, Brisbane Street, war wenig belebt und fast dunkel und die Zahl der Spaziergänger eine geringe.

1. März. Wir fuhren um 12½ Uhr mit dem »Flinders« der Tasmanian Steam Navigation Company weg, um uns wieder nach dem von hier

280 Meilen entfernten Melbourne zu begeben. Der Tag war ſchön, nur etwas trübe. Erſt nach 2 Uhr waren wir außerhalb des Tamar-Flußes. Der Wind war leicht von Oſten, dabei regnete es auch etwas, bald klärte ſich der Himmel aber wieder und wir dampften raſch dahin mit Gaffel- und Stagſegel. Kein Schiff war ringsum zu ſehen, nur die raſch dahinfliegenden Mollyhawks waren wieder unſere Begleiter. Wir ſahen allmälig die Küſte der Inſel mit ihren waldigen Hügeln und gedehnten Caps weiter und weiter rücken. Erſt nach langer Zeit wurden aber die Umriſſe der fernen Berge undeutlich, bis ſie ſchließlich verſchwanden. Der Wind legte ſich ſpäter faſt gänzlich, und der wenige, den wir hatten, kam von vorne, ſo daß wir wieder die Segel einziehen und ohne dieſelben vorwärts dampfen. Der Capitän erzählte mir, daß das Schiff nur 12 Monate alt ſei und daß es in 83 Tagen von England aus um das Cap herabfuhr. Man hatte dabei die Schraube hinaufgezogen und den beiden kleinen aber guten Maſten Raaen gegeben. Der Abend war ruhig, der leichte Wind von Nordweſt, der Himmel bewölkt, wir fuhren aber dabei raſch vorwärts. Die Nacht verging ruhig ohne Wind.

2. März. In der Frühe kommen wir gerade bei dem Leuchtſchiff der Melbourne Heads vorüber,

neben welchem man einen neuen Leuchtthurm auf Pfählen herzuſtellen zu beabſichtigen ſcheint. Wir ſahen ein Vollſchiff, das hineinfuhr, zwei andere Schiffe waren dort vor Anker. Wir fuhren raſch hinauf bis Williamstown, ſahen da noch das italieniſche Kriegsſchiff und eine große franzöſiſche Fregatte, welche die Sachen von der Ausſtellung abzuholen gekommen waren. Wir ließen nicht die Poſt in Williamstown, wie es manchmal geſchieht, wenn das Schiff verſpätet ankommt, ſondern eilten hinauf durch den Yarra-Fluß, mitten durch das ſtinkendſte Waſſer und die ſtinkendſten Fabriken, wo man Knochen ſiedet, um das Fett zu gewinnen. Um 10½ Uhr waren wir auf der Seite des Landungspier. Wir hatten einige Regentropfen gehabt, der Himmel ward aber wieder klar und die Luft warm. Wir fuhren zur Poſt, wo Vives gute Nachrichten von Frau und Kind vorfand, dann zur Domkirche, zu der Agentie der P. & O., zu Bright & Brothers und dann zum Frühſtück in Menzies Hotel. Nach Tiſch fuhren wir noch eine Zeitlang durch Collins Street, dann auf den Markt, wo ich einen hübſchen Papagei um 1 Pfund kaufte, und dann wieder durch Collins Street ſpazieren. Für grüne gelbrothwangige Schopfpapageien verlangte Einer 7½, ein Anderer 4 und ein Dritter 3¼ Shilling per Paar.

3. März. Wir fuhren um 6 Uhr 10 Minuten vom Bahnhofe weg, um uns nach Sydney zu begeben. Anfangs waren nur zwei Damen mit uns, nach einigen Stationen ſtopfte man unſer Coupé ſo voll mit Paſſagieren zweiter Claſſe, daß drei (darunter zwei Kinder) ſtehen mußten. Die Gegend iſt einförmig, die Bahnhöfe ſind klein, meiſt mit eiſernem Dache, manche ganz aus Eiſen und voll von Placaten und Annoncen jedweder Sorte. Auf den meiſten ſind wenig Leute, erſt nach einer größeren Station, wo wir etwa um 9½ Uhr einen Imbiß bekommen, verlieren wir auf einmal unſere Paſſagiere und auch die beiden Damen, ſo daß wir von nun an allein bleiben. Hat man ein Stück der Landſchaft geſehen, ſo hat man Alles geſehen, flaches einförmiges, nur dann und wann hügeliges Land, ſelten bebaut, faſt immer nur zu Weideland benützt, ſtets aber ſorgfältig eingezäunt, meiſtens mit geſpaltenem Holze, manchmal aber auch mit rohen Stämmen. Einen unangenehmen, öden Anblick gewähren die vielen, bleich und todt emporragenden Eucalyptus, die ringed, d. h. in einem Gürtel ringsum ihrer Rinde entblößt worden waren. Man thut dies, damit das Gras beſſer wachſe, und erſpart ſich dadurch das koſtſpielige Fällen und Imwegeſtehen der werthloſen Baumſtämme; ſo enden ſie allmälig, indem ſie zuerſt Rinde und Blätter, dann nach und nach

die Aeſte verlieren und ſchließlich von den Bushfires aufgezehrt oder von einem Windſtoß niedergeworfen werden. Selten iſt ein Haus zu ſehen, nur dann und wann eine kleine Gruppe reinlicher Häuſer mit eiſernem Dache und rothem Ziegelkamin, der Anfang einer Anſiedlung, manchmal die einzeln ſtehenden Häuschen der Pionniere, roh aus Holz gezimmert und mit Eucalyptusrinde eingedeckt. Um $2\frac{1}{2}$ Uhr langten wir in Wodonga 187 Meilen von Melbourne entfernt an. Es iſt eine kleine Ortſchaft, die aber doch mit einigen Banken verſehen iſt. Wir fanden am Bahnhofe zwei Omnibuſſe, welche die Paſſagiere nach dem blos 3 Meilen entfernten Albury transportiren ſollten, bis wohin wegen der Brücke über die Murray die Bahn noch nicht fertig war. Der eine Wagen war geſchloſſen und gelb, der andere offen und roth lackirt, nach Art der amerikaniſchen Stages, beide von 5 Pferden gezogen. Wir ſtiegen in den letzteren ein, da der erſtere überfüllt war, und zahlten für die Fahrt zum Gaſthauſe $\frac{1}{2}$ Shilling per Perſon. Wir fuhren ſehr raſch und holten den gelben Omnibus, der uns vorausgefahren war, auch bald ein, hielten beim Zollamte, nachdem wir die Holzbrücke, die an einigen Stellen recht morſch ausſchaut und eben reparirt wird, paſſirt hatten und langten in Albury vor dem Globe Hotel mit breiten vorſpringenden Verandas an. Erſt Nachmittags fuhren wir zur

katholiſchen Kirche, einem ſchönen, kräftigen, aber noch unvollendeten Bau. Der Geiſtliche war ſehr freundlich und credenzte uns den dortigen Tokayer. Wir beſichtigten die Kirche und er verſprach uns morgen zum Kloſter, welches nebenan gelegen iſt, zu führen, da dasſelbe ſchon um 4 Uhr geſchloſſen wird. Es gibt gegenwärtig zwei, ſonſt aber drei Geiſtliche dort, Meſſe wird in der Kirche und im Kloſter geleſen. Recht nett iſt das Gärtchen vor dem aus Granitquadern (wie auch die Kirche, bei der aber Fenſter- und Thürrahmen aus rothem Sandſtein ſind) gebauten Pfarrhauſe. Dasſelbe iſt einſtöckig, mit Veranda ringsum und ſehr elegant eingerichtet. Erſt Abends nach Tiſch gingen wir etwas in der Ortſchaft ſpazieren. Die Straßen ſind breit und ſandig, meiſtens mit Flußkieſeln, andere mit Iron Stone, den man in der Nähe, etwa vier Meilen von der Stadt bricht, geſchottert. Da aber die Straßen ſehr breit und die Frequenz meiſtens ſehr gering iſt, ſo fahren die Kutſcher, ſtatt auf den geſchotterten, gewöhnlich auf den erdigen Seiten. Sie haben meiſt amerikaniſche Wagen nach dortiger Art eingeſpannt, man ſieht aber auch viele Reitpferde, welche auch vielfach von Damen benützt werden. Ich ſah mehrere Schecken und einen Weißgeborenen. Die Läden ſind größtentheils dürftig. Es gibt mehrere Kirchen, darunter eine ſchöne engliſche dem Gaſthauſe gegenüber, welche noch im Bau

begriffen iſt, zum Erſatz für die alte, von der noch ein Theil zu ſehen, ferner mehrere Bank- und viele Gaſthäuſer. Manche Cottagen, von der Vegetation ihres Gärtchens überwuchert, ſehen trotz ihrer Einfachheit recht nett aus. Vor einigen wachſen auch Orangen, das Klima iſt jedoch in der Regel für dieſelben nicht geeignet, weil zu trocken. Auch ſcheinen einige, namentlich jene vor der Wohnung des Geiſtlichen, von Läuſen angegriffen zu ſein.

4. März. Wir gingen um $7^1/_2$ Uhr in die Kirche und fuhren dann zu Mr. Fallons Weinbergen, die etwa 4 Meilen von der Stadt entfernt liegen. Wir lenkten aber vorher links gegen das Waſſer durch den Wald ab und zogen da eine Zeitlang, wo Vives einen ſchönen Merops, vier Minas, zwei herrliche Kingsfisher und auch einen Roſe Hill Papagei ſchoß. Wir hätten auch einen ſchönen Schulter-Papagei mit rothem Bauch erwiſchen können, wären dieſelben nicht durch den Schuß aufgeſcheucht worden, denn es gab deren auf einem alten Eucalyptus eine ganze Schaar, die ſich in den zierlichſten Stellungen an das Geäſte anklammerten, die Samen dieſer Bäume eſſend, welche mit jenen der Caſuarinas die Hauptnahrung der dortigen Papageien bilden. Man hätte noch mehrere Kingsfisher ſchießen können, deren drei auf einem

Baume ſaßen, wir reſervirten jedoch die letzte Ladung für etwas anderes und zwar für eine ſchöne Magpie vor dem Eingangsthor der Weinberge. Dieſe, den Namen Murray Hill führenden, Mr. Fallon, einem Irländer, der gewöhnlich in Sydney reſidirt, gehörigen Weinberge ſind prächtig gelegen und werden auch demgemäß in voller Pracht gehalten. Die Erde iſt ockerroth, die Weinberge voll alter Knochen, mit deren Fleiſch man ſie gedüngt zu haben ſcheint, und alle Stöcke mit Pfählen nach der Art wie in Niederöſterreich verſehen. Sie tragen die prächtigſten Trauben. Eine ziemlich ſteile Fahrſtraße führt gerade hinauf auf die Höhe des Hügels, wo einige ärmliche Bauten ſtehen, die einestheils den Weinbauern als Wohnung beſtimmt ſind, anderntheils zur Weinbereitung dienen. Dieſe geſchieht ganz trefflich, wiewohl einfach. Die von dem Weinberge gebrachten Trauben werden auf einem Drahtnetz, durch welches die Beeren herabfallen, von ihren Stengeln befreit, die man dann zum Düngen benützt. Hierauf legt man die Beeren in die Weinpreſſe und den Moſt bringt man in die großen, oben offenen Gährbottiche. Der fertige Wein wird alsdann in großen Fäſſern zur Stadt gebracht, wo die rieſigen Keller des Mr. Fallon liegen, die größten Auſtraliens, ein ſtattliches ſegmentgewölbtes, mit Eiſenblech eingedecktes Gebäude. Nachdem wir die

herrliche Ausſicht, welche das ganze Thal der Murray beherrſcht, bewundert und mit einigen der Leute, worunter mehrere Deutſche, faſt alle Badenſer, geſprochen hatten, fuhren wir hinab auf einem längeren, ſanfter abſteigenden Wege, der ſich um die Hügel der Weinberge windet. Wir ſahen ein Paar kleine Falken, welche von Baum zu Baum flogen. Zur Stadt zurückgekehrt, beſuchten wir das Kloſter. Es iſt ein ſtattlicher, ſchöner, gut eingerichteter Ziegelbau, in welchem 14 Nonnen von Our Mother of Mercy wohnen, die ſich namentlich der Erziehung widmen. Sie zählen außer vielen aus der Stadt kommenden Mädchen auch an 14 Penſionärinnen, für welche zwei große Dormitorien beſtehen. Sie haben zwei gut gelüftete Schulräume, wo in einem Zimmer auch vier Pianos ſtehen, und erziehen die Reichen und die Armen auf gleiche Weiſe. Die Capelle iſt recht nett, mit hübſchen in Sydney ausgeführten Glasfenſtern verſehen. Die Oberin zeigte uns Alles auf das freundlichſte, auch das nette Gärtchen mit den zu Victoria gehörigen Hügeln gegenüber, und wir kehrten dann zum Gaſthauſe zurück. Um 3 Uhr fuhren wir abermals in einem Omnibus bis zum alten Bahnhofe, neben welchem man einen ziemlich ſtattlichen neuen aus Ziegeln baut, wo wir den Zug fanden, um uns nach dem 351 Meilen entfernten Sydney zu begeben. In den Schlafwaggons war aber

nur für vier Perſonen Platz und man ſagte mir, daß der andere, da ich die Plätze einen Tag vorher beſtellt hatte, nach Wagga Wagga kommen würde. Die Landſchaft iſt durchwegs ſtets eine ſehr einförmige; gewelltes Land, eingefriedet, mit dahin trabenden Schafen, dürre, meiſtens ringed Bäume, die noch emporragen und dem Geſammtbilde ein eigenthümlich ödes, ich möchte faſt ſagen unheimliches Gepräge verleihen. Hin und wieder ſieht man einzelne ganz aus Eucalyptus-Rinde aufgeführte Häuschen, manche mit einem aus Ziegeln gebauten Kamin, manche auch ohne denſelben; alle dieſe Rindenſtücke ſind, damit ſie nicht beim Abſchälen ſpringen, oben am Rande mit der Axt ausgezackt. Zuweilen ſieht man eine aus derartigen Hütten beſtehende, nun zerſtörte Niederlaſſung neben einem aufgelaſſenen Schacht; die eingeſtürzten Dächer, manchmal nur ein Stück Eucalyptus-Rinde, das noch aufrecht ſteht, verkünden die Wohnung des Menſchen, welche die Zeit auch bald verwiſchen wird. Manchmal ſind es nur Zelte mit doppelter Neigung und rohen Gerüſten, die erſten Pionniere der Civiliſation. Ich ſah in der Nähe der Bahn zwei Kangaroos, die gemüthlich weideten. Magpies, Papageien und namentlich die poſſierlichen Minas ſind in Menge zu ſehen. Wir berühren zuerſt South, dann North Wagga, zwiſchen welchen ein ſchmutziges Waſſer läuft. Die Ortſchaft ſcheint

ſehr weit zerſtreut, aber klein zu ſein, viele Häuſer ſind aus Ziegeln gebaut. Die Landſchaft bleibt ſo ziemlich dieſelbe. Manchmal ſieht man einen Wagen mit der weißen Decke, das alte Fuhrwerk der Settler, die vielleicht tiefer in das Innere des Landes ziehen. Allmälig fing es an zu dunkeln; in Junee wurde gegeſſen.

5. *März.* Als ich erwachte, waren wir in Picton. Während der Nacht war es ziemlich kühl geweſen, ſo daß ich auch meine oberen Fenſter ſchließen mußte. Der Morgen war ſchön und äußerſt lieblich, die Landſchaft, im Gegenſatze zu den ſonnverbrannten dürren Weideländern Victorias, ſchöne, ſorgfältig eingezäunte Wieſen, auf denen feiſte Rinder und Pferde weiden, abwechſelnd mit fruchtbaren, fleißig namentlich mit Mais bebauten Feldern, dann und wann ein nettes Häuschen oder eine waldige Lehne des üppigen Hügellandes. Alles athmet Friſche und Lebensfülle, auch die Nebel, welche aus den Thalſohlen auftauchen, ſcheinen nur einen Moment die Landſchaft zu verſchleiern, um ſie dann in ſchönem Glanze, von der Morgenſonne beleuchtet, hervortreten zu laſſen. Hin und wieder ſieht man eine kleine Häuſergruppe mit hölzernen Bauten. Zahlreiche Vögel flattern herum, in den Wäldern tritt eine Art Thuja auf, ſowie auch eine Pinie. Wir erreichen Newtown; kurz

darauf fahren wir in den einfachen Bahnhof von Sydney ein. Es war nur ein einziger vierrädriger Wagen, ein altmodiſcher Landauer auf dem Bahnhofe, den wir zur Fahrt nach dem Gaſthauſe nahmen, ſonſt lauter Hanſom Cabs. Ein Mann verpflichtete ſich, unſer Gepäck mit ſeinem Laſtwagen zu verfrachten, wir erhielten dasſelbe auch kurz nach unſerer Ankunft in Royal Hotel. Ich benützte den Vormittag, um St. Patricks Kirche, dann Sta. Marys Domkirche zu beſichtigen und einen allgemeinen Ueberblick über die Stadt zu erhalten. Nachmittags fuhren wir, nachdem wir zur Agentie gegangen waren, bei Regen durch die herrliche Domain. Sydney ſcheint mehr anheimelnd zu ſein als Melbourne. Die Straßen ſind enger und weniger regelmäßig, es trägt überhaupt den Charakter einer älteren Stadt, was es auch iſt; es iſt das Boſton Auſtraliens. Das Klima iſt angenehmer als in Melbourne, milder im Winter und nicht ſo den warmen Nordwinden im Sommer ausgeſetzt; überhaupt iſt die Temperatur weniger raſchen Wechſeln unterworfen; dagegen hat die Stadt etwas von Nebel zu leiden.

6. März. Wir gingen um 8½ Uhr Früh in St. Patricks Kirche und fuhren nach dem Frühſtück mit einem Boote, wobei wir eine Unzahl der herrlichſten Quallen ſahen, von welchen manche wie

getigert ausſchauen, nach Lavender Bay, um das dort geankerte Schiff der P. S. N. C. »Zealandia« zu beſichtigen. Wir begegneten zahlreichen Sculler-Booten, die, da es Sonntag war, zum Vergnügen hinausfuhren. Nachher beſichtigten wir den »Brindiſi« der P. & O. und nahmen einen Omnibus, in welchem wir zurückfuhren. Man zahlt der Büchſe, aber nicht in Geld, ſondern man reicht dieſes dem Kutſcher durch ein Fenſterchen, erhält von dieſem die Billeten, ſteckt ſie in die Büchſe, der Kutſcher dreht dieſelbe und ſie fallen hinein. So dient die Büchſe thatſächlich nur als Controlmittel. Um 2½ Uhr fuhren wir vom Circular-Quai, von wo auch jede Weile die vielen Dampfähren nach dem North Shore abfahren, mit dem ziemlich großen Dampfer »Fairlight« nach Manly Beach. Man zahlt für die Hin- und Rückfahrt blos 1½ Shilling; da es Sonntag war, ſo war der Dampfer mit Leuten überfüllt. Wir zogen durch den herrlichen Hafen, vielleicht den ſchönſten der Welt, deſſen eingebuchtete Ufer von ungemeinem Reize ſind. Er erinnert an den Hafen von Mahon, nur mit dem Unterſchiede, daß die Lehnen nicht kahl, ſondern mit der herrlichſten Vegetation bewachſen ſind und elegante Landhäuſer aus dem Grün ihrer Gärten, halb von Schlingpflanzen und ſemitropiſchen Gewächſen verſchleiert, hervorgucken. Wir laſſen rechts das Riff der Feſtung, dann eine andere

kleine mit ſchönen Bäumen bewachſene Sandſtein-Felſeninſel. Man blickt zurück auf die ſich hinaufziehende Paramatta, dann auf die ſchöne Lavender-Bay, auf die Spitze der Domain mit dem die Gartenlehne überragenden Gebäude der Weltausſtellung, dann die Einbuchtung Woolloomoolloo mit dem Kranze von lachenden Häuſern und Gärten. Wir paſſiren ein rothes Leuchtſchiff, hinter welchem ſich ein durch eine Signalſtange bezeichnetes Riff befindet, und ſchon öffnet ſich uns die Ausfahrt. Rechts eine vorſpringende Spitze mit einem Hügel mit rundlichem gedehntem Rücken, auf dem man jetzt den ſchönen neuen Leuchtthurm baut, während er gegenwärtig unweit des Meeresufers auf der am meiſten vorſpringenden Spitze liegt; links ein mit hohen Abſtürzen, in welchen die Schatten ſpielen, verſehenes Cap, das an die Mola von Mahon erinnert: und nach dieſen beiden der grenzenloſe, blaue, ruhige Ocean! Zwiſchen dem Cap und den inneren waldigen Hügeln des Hafens liegt eine Einbuchtung mit Sandufer, an der wir bei einem hölzernen Wharf anlegen. Längs dem Ufer ſind nette Häuſer, die dann gegen den äußeren Strand, zu welchem die Volksmenge ſtrömt, nur von einer Seite eine Art Gaſſe bilden. Rechts iſt blos das gothiſche Kirchlein mit auffallend ſchmalen und hohen Fenſtern auf der Vorderſeite. Prächtige Ficus ſowie auch herrliche Araucarias ſind hier zu ſehen, insbeſondere auch

am Ende der Straße, in der mehrere Gaſthäuſer ſich befinden. Ich ſaß eine Zeitlang im Schatten ſolcher Araucarias am Sandufer und blickte hinaus auf das blaue Meer, auf welchem ein Dampfer vorüberdampfte, und auf den von Leuten wimmelnden Strand. Die Wogen brachen ſich ſanft und harmoniſch auf dem feinen Sande, die reine Seeluft war balſamiſch, man fühlte ſich wie neubelebt. Ich ging auf die felſige Sandſteinſpitze am Ende des Strandes. Eine ganze Märchenwelt aus dem Seeleben entwickelte ſich vor meinen Augen. Da waren Napfſchnecken in Unzahl, welche die Felſen förmlich bepanzerten, dann unzählige Balanus, welche gleichſam ein Moſaik ſchufen, Litorinas in zwei Arten ſaßen in Klumpen an den ſonnigen Wänden der Felſen; in einer Aushöhlung, welche die brandenden Wellen dann und wann wieder mit friſcher Flut erfüllten, ſaß wie feſtgenagelt ein großer ſchuppiger Chiton oder wälzte ſich wollüſtig eine Caſſidaria. Von den Napfſchnecken war außer der gewöhnlichen, im Innern perlmutterglänzenden Art, noch eine andere kleinere mit Höcker außerhalb dem Centrum und mit einem ſchönen braunen Rande im Innern. Der Seetange gibt es auch eine Menge von zierlichſter Art. Manche ſchauen ganz ſo wie ein Roſenkranz aus, andere haben ein gezähntes fettes Blatt und länglichrunde große Beeren. Wir kehrten nebſt einer Menge von Leuten

um 5¼ Uhr mit einem anderen Dampfer zurück und hatten von Neuem Gelegenheit, den prächtigen Hafen zu bewundern.

7. März. Wir fuhren Früh zur Sternwarte, wo auch die Signalſtange ſteht und von wo aus man eine prächtige Ausſicht über die Stadt und den unteren inneren Hafen genießt. Es herrſchte jedoch ein leichter Nebel, ſo daß ein großer Theil der Ausſicht verhüllt blieb. Die Sternwarte iſt am Montag von 1 bis 4 Uhr auch dem Publicum geöffnet. Wir fuhren dann zu der in herrlicher dominirender Lage befindlichen Univerſität, einem prächtigen gothiſchen Bau aus Sandſteinquadern, unterhalb welchem ſich eine Allee von elaſtiſchen Feigen-Bäumen hinzieht und ein Teich liegt, in dem Pferde geſchwemmt zu werden pflegen. Wir ſahen die prächtige Halle, wo gerade eine Prüfung abgehalten wurde, blos von der Thür aus, dann das im entgegengeſetzten Flügel gelegene kleine Muſeum von römiſchen und ägyptiſchen Alterthümern, meiſt Geſchenken eines früheren Profeſſors. Hierauf fuhren wir zu dem noch unvollendeten katholiſchen Collegium, welches auf einer zweiten Erhöhung desſelben Wieſengrundes liegt. Es ſtudiren dort etwa 12 interne Schüler, welche aber ihre Grade an der Univerſität erhalten. Sie haben ein kleines naturhiſtoriſches Muſeum mit größtentheils einheimiſchen

Vögeln, dann einige Waffen von Fiji und anderen benachbarten Inſeln, eine kleine Münzſammlung, darunter einen hohlen Thaler, ein ſpaniſches durchbohrtes Geldſtück, das vier Shillinge und jenes Stück aus der Mitte 1 Shilling galt. Auch eine hübſche Capelle befindet ſich dort, in welcher täglich Meſſe geleſen wird, und ein großer Speiſeſaal für die Studenten. Externe gibt es gewöhnlich blos 2—3. Unweit des Collegiums iſt das neue noch nicht vollendete Spital, etwas weiter das ſchottiſche Collegium und das Frauencollegium, beide elegante gothiſche Bauten, dann das große Taubſtummen-Inſtitut — alle auf derſelben Wieſe. Auf der Rückfahrt beſichtigten wir die Townhall, mit ſehr reich verziertem, aber wie das Ganze eher geſchmackloſem Veſtibule, welches gelegentlich der hieſigen Weltausſtellung bei dem von der Stadt den fremden Vertretern gegebenen Feſtbankett eröffnet wurde. Um 2½ Uhr Nachmittags befuhren wir den Paramatta-Fluß mit einer Dampfbarcaſſe, deren man ſechs zu dieſem Dienſte hat, und zwar zwei größere, welche direct fahren, und vier kleinere, welche Stationen machen. Die Ufer ſind, ſowie man aus dem inneren Hafen, in dem zahlreiche Schiffe an den hölzernen Molos liegen, hinauskommt, gleich bezaubernd. Man fährt an Goat Island vorbei, läßt dann links Cackatoo Island mit ihren Docks und der Strafanſtalt, vor

welcher eine abgetakelte Fregatte als Ponton liegt. Der Dampfer macht an 6—8 Stationen, zuerſt in Cackatoo Island, dann in Gladsville und andere mehr. Von den zierlichen Landhäuſern, mit welchen die Ufer beſetzt ſind, liegen manche halb verſteckt in dem tiefen Grün ihrer Gärten, während andere aus herrlichen Blumen märchenhaft emportauchen. Wenn man weiter kommt, hören die Landhäuſer allmälig auf und man gelangt in eine wahre Flußlandſchaft. Die hügeligen felſigen Ufer werden niedriger und ſchlammig, am Strande dicht mit Mangroven beſetzt, dahinter erheben ſich Eucalyptus, Mimoſen, Myrthenbäume und ſolche mit ſtacheligem Blatte, deren Rinde ſich papierartig abſchält. Der Dampfer hält, da der Waſſerſtand zu niedrig iſt, etwa eine Viertelſtunde vom Städtchen Paramatta entfernt und ein Wagen führt die Paſſagiere dahin. Wir blieben aber an Bord und nach einem viertelſtündigen Aufenthalte fuhren wir um 5 Uhr wieder zurück. Der Himmel war bewölkt. Abends gingen wir noch etwas ſpazieren.

8. März. In der Früh gingen wir, nachdem wir bei den Agentien geweſen waren, zu dem intereſſanten naturhiſtoriſchen Muſeum hinter der katholiſchen Domkirche, einem ſtattlichen, innen prächtigen Bau. Im Muſeum gibt es auch ſehr ſchöne Skelette und ſind, wie begreiflich, die

Kangaroo-Arten beſonders zahlreich vertreten. Auch gibt es prächtige Kiwis, mehrere noch im Balg, ein Walfiſchgerippe und mehrere Papageien. Gegen 1 Uhr umwölkte ſich der Himmel ſehr ſtark, und wir hatten einen Hagelſchlag mit taubeneigroßen Körnern, die an vielen Seiten ſcharfe Kanten hatten. An vielen Wägen wurden die Pferde ſcheu und zertrümmerten die Fuhrwerke. Meinem Kutſcher hatte ein Hagelſtück die Hand zerſchnitten. Nachmittags fuhren wir gegen die Heads zu durch die wirklich entzückende Straße, welche an Double Bay und anderen Buchten vorüber zwiſchen eleganten Landhäuſern und herrlichen Gärten ſich hinzieht. Die ganze Fahrt dauert etwa 1 $^1/_2$ Stunden und man erreicht den noch im Bau begriffenen Leuchtthurm. Da es jedoch ſehr ſtark zu regnen anfing, mußten wir kurz nach der letzten ſteilen Lehne, welche die Pferde kaum erklimmen konnten, umkehren. Unſer Kutſcher, ein Araber aus Bagdad, der aber Katholik und ſeit langer Zeit hier etablirt iſt, war naß von Kopf bis zu Fuß. Später klärte ſich der Himmel wieder auf, es war Sonnenſchein, aber mit ſchweren Gewitter-Haufwolken im Oſten. Abends gingen wir noch etwas ſpazieren, die Straßen waren wie gewöhnlich belebt. Die Beleuchtung geſchieht auch hier wie in Melbourne durch die großen viereckigen Ladenlampen, nur an den Straßenecken ſind öffentliche Gaslaternen angebracht, welche aber ſehr gute Dienſte leiſten.

9. März. Wir gingen in der Früh zur Agentie und hierauf zu dem herrlichen botaniſchen Garten. Die Lage dieſer Anlagen iſt eine wunderbare; eine mit gemauertem Quai verſehene Straße zieht ſich unterhalb desſelben im Bogen hin und in Folge der hügeligen Abwechslung ſcheinen die Gärten des Ausſtellungsgebäudes und des Statthalterhauſes eine Fortſetzung davon zu bilden. Die Mannigfaltigkeit der Pflanzen, die Friſche der weit ausgedehnten Raſenplätze und die Pracht des Meeres im Hintergrunde iſt mit Worten kaum zu ſchildern. Bald ſind es die Fettpflanzen, welche eine Felspartie überwuchern, bald hohe Bambus und ſchlanke Baumfarne, bald Sitze unter einem hohen Baum, theils natürlich, theils künſtlich überwuchert und ausgehöhlt. In kleinen Lachen ſchwimmen prächtig blühende Sumpfpflanzen oder im Schatten von allerhand ſubtropiſchen Gewächſen rudern ſchwarze Schwäne gravitätiſch umher. Man möchte Tage lang zubringen, um jeden Winkel dieſer bezaubernden Märchenwelt zu durchſpähen. Den Nachmittag brachten wir in der Stadt in den Märkten und Gaſſen herumgehend zu.

10. März. Um 8 Uhr Früh fuhren wir zum Bahnhofe, wo wir Karten für den 77 Meilen entfernten Mount Victoria in den Blue Mountains löſten. Wir gingen eine Strecke weit denſelben Weg, den wir von

Albury herab gekommen waren, hinauf und ließen dann die Melbourne-Bahn zur Linken. Wir ſahen mehrere ſehr ſchöne Orangengärten, wo die Bäume, meiſt niedrig gehalten, herrlich gedeihen, dagegen aber auch einzelne andere, wo ſie faſt alle eingegangen zu ſein ſchienen. Wir machten mehrere Stationen, bis wir die Bergeslehne erreichten, die wir in drei Zickzacks erklommen, und zwar auf die Weiſe, daß der Zug von zwei Locomotiven getrieben wird, von denen die eine zieht, die andere ſchiebt; hat man dann einen Zickzack erreicht, ſo wird die ſchiebende zur ziehenden und ſo alternirend, was die größeren Curven erſpart und wodurch man viel raſcher zur Höhe gelangt. Kurz hinter Mount Victoria auf der Fortſetzung der Bahn gegen Bathurſt ſind noch größere ſolche Zickzacke. Nichtsdeſtoweniger iſt die Ausſicht keine großartige, es iſt ein ſich allmälig erhebendes Tafelland mit Sandſteinabſtürzen, oben flach, Alles dicht mit Eucalyptus und Mimoſen, aber nicht mit ſehr großen Bäumen bewaldet. Bevor wir Katoomba erreichen, bietet ſich uns zur Linken eine ſehr ſchöne Ausſicht über die wild ausſehenden Abſtürze, welche das Waldland überragen, und die große unter uns gelegene Tiefe mit den theilweiſe zur Cultur verwendeten Einſenkungen. Der Zug jagt raſch dahin und manchmal dünkt es Einen, als ob er von den Curven, unter welchen ſich ein Ab-

grund eröffnet, hinabſtürzen würde. Am ſchönſten iſt die Ausſicht eine kurze Strecke darauf zur Linken, das ganze, ſchon in Lazurfarben ſpielende untere Land beherrſchend. Manchmal ſcheinen die verwitterten Sandſteinfelſen wie Rieſenpilze aus dem Waldlande emporzuragen. Wir ſahen hin und wieder einzelne Zelte von Arbeitern und dann und wann Häuschen von Anſiedlern, meiſtens aus Holz mit Eucalyptusrinde eingedeckt und auch an den Seiten verſchalt, ſelbſt der Kamin iſt auch aus Gumbark verfertigt. Die neuen ſchauen ganz röthlich aus, die Dachungen werden durch Quer- und Längsſtangen zuſammengehalten, was ihnen ein recht maleriſches Ausſehen verleiht, manche haben einen Kamin aus Ziegeln, manche ſind aus Brettern gebaut. Auf dem Telegraphendraht ſahen wir eine Menge von Pennant's Papageien (Blue Mountains Parrots) ſitzen, die beim Herannahen des Zuges die Flucht ergriffen und ſich ſchreiend auf einem nahen Baum niederließen. Wir erreichten, an einigen Cottages und verkäuflichen Gründen vorüberfahrend, Mount Victoria um 1 Uhr 47 Minuten und gingen zum Imperial Hotel, einem eleganten gothiſchen Gebäude, welches ein katholiſcher Geiſtlicher ſeiner Schweſter gebaut hatte, die aber dabei fallirte, worauf die Bank es übernahm. Von dem Thurme hat man eine ſchöne Ausſicht auf die nächſte Umgebung. Die zwei

Hauptausflüge ſind zu Govets Leap und zum Fern Lay, wir beſchränkten uns aber auf die nähere Ausſicht, von wo aus man das ganze untere Thal beherrſcht, und auf den kleinen Waſſerfall, welcher ſehr hübſch farnengekrönt aus einer hufeiſenförmigen Sandſteinbank herabſickert und hinab in das Thal zieht. Auf den nahen Hügeln gibt es zwiſchen dem Sandſtein gelagert auch eine Art Peperin und Kalkſtein. Die Ortſchaft iſt faſt Nichts, ein engliſches Kirchlein und noch zwei kleine Gaſthäuſer, Royal und Perrys, und einige Cottages. Wir gingen noch eine Zeitlang auf dem Wege gegen Fern Lay, an dem auch linker Hand das ſchlichte engliſche Kirchlein der Ortſchaft liegt. Vives ſchoß drei intereſſante Vögel und eine ſchöne Droſſelart, ſehr ähnlich unſeren Krammetsvögeln, und wir gingen dann zum Gaſthauſe zurück. Nach dem Eſſen waren die Gäſte im Billardzimmer oder in dem hübſchen Salon des Gaſthauſes verſammelt, wo man bereits Feuer hatte, das gar nicht unwillkommen war, da der Abend wegen der bedeutenden Höhe (3.422 Fuß), in der wir uns befanden, ganz kühl, ja man könnte ſagen kalt war. In unſerem Zimmer in dem hölzernen Nebengebäude war es aber ganz wohnlich, und Dank mehrerer Decken, die ich mir vorher verſchafft hatte, auch während der Nacht nicht kalt. Das Ganze erinnerte mich lebhaft an die amerikaniſchen Landgaſthäuſer, das

ſchlichte Innere, die angeſtrichenen Holzwände und Decken.

11. März. Wir frühſtückten um 8 Uhr und fuhren um 8½ Uhr zum Govetts Leap mit einem offenen Wagen, für den wir ſchon in der Rechnung 25 Shilling bezahlt hatten; dieſer ſollte uns dorthin führen und dann zurück nach Blackheath Station, von wo wir einen Waarenzug nehmen ſollten, um Katoomba zu erreichen und die Fälle zu beſichtigen. Wir fuhren auf einem anfangs ziemlich einförmigen Wege, der wellenartig auf und abgeht und nicht ſehr gut erhalten iſt, nachdem er, die alte von Gefangenen gebaute Poſtſtraße, der Eiſenbahn weichen mußte. Man ſieht entlang desſelben noch die alten hölzernen Telegraphenpfähle, welche jetzt durch die eiſernen längs der Bahnlinie erſetzt ſind. Da eines unſerer Pferde erſt zum drittenmale im Wagen eingeſpannt war, hatten wir einige Schwierigkeit, die ſteilen Lehnen zu erklimmen, und mußten ein paarmal abſitzen. Weiterhin ging es aber beſſer, wiewohl der Weg ſandig war. Wir paſſirten die Bahnlinie und gingen eine Zeitlang längs derſelben. Wir ſahen eine kleine Schaar von Blue Mountains Parrots, die ſich im Fluge prächtig roth und blau ausnahmen. Sie flogen jenſeits der Bahnlinie, wo wir uns derſelben näherten und eine Zeitlang zuſchauten, wie ſie ſich Akrobaten gleich an den Zweigen

anklammerten, um die Samen herauszulöſen. Vives ſchoß auch einen, der aber verwundet weiterflog und ſcheinbar fiel, obwohl wir ihn ſpäter im Buſch nicht aufzufinden vermochten. Kurz darauf paſſirten wir Blackheath Station und bogen links ein, ſtets leicht, nur an manchen Stellen ziemlich ſteil bergab fahrend. Der Weg iſt ſehr breit, aber nur ein ſchmaler Theil davon iſt befahren, der andere mit Gras überwachſen. Manchmal iſt er rechts, manchmal links geneigt, wie die Natur des Bodens war, den zu planiren man ſich nicht viel Mühe gab. Er hört mit den Felſenabſtürzen des Govetts Leap auf. Der Anblick iſt überwältigend und großartig; rechts der von der Höhe herabſtürzende Waſſerfall, der nicht ſehr waſſerreich ſich faſt ganz in Schaum verliert, links die großartigſte Felſenſcenerie, wilde, waſſerberieſelte, wettergebräunte Abſtürze, dann Bäume, welche die mittleren Gurten krönen und das Poſtament bilden. Während ich zeichnete, fingen die Anderen eine hübſche Schlange. Wir fuhren dann zurück. Vives war vorausgegangen, um zu ſehen, ob er einen Papagei treffen würde. Thatſächlich fiel, wie wir uns mit dem Wagen näherten, ein Schuß und hinter einander erlegte Vives fünf der prächtigſten grauen rothköpfigen Cacadus. Einer fiel nur leicht am Flügel verwundet und auf ſein Geſchrei flatterten gleichſam wie Harpien »cra, cra« ſchreiend die anderen auf

den Baumwipfeln herum, bis ſie, ſehend, wie einer hinter dem anderen fällt, die Flucht ergriffen. Vives ſchoß nach einem ſechsten, der aber blos verwundet wurde und ſich im Walde verlor; da wir zum Zuge eilten, mußten wir ihn aufgeben. Den leicht am Flügel verwundeten nahmen wir lebendig mit. Wir erreichten bald Blackheath Station. Der Zug war noch nicht da; während wir auf ihn warteten, zeichnete ich eine mit Eucalyptusrinde eingedeckte Hütte. Es kam von Sydney ein Waarenzug, dann ein zweiter und mit ihm ein Knabe, der zwei hübſche grüne Papageien trug, die er in der Nähe erlegt hatte. Wir kauften ihm einen um 1 Shilling ab. Er erlegte ſie nicht mit dem Gewehr, ſondern mit einem Catapolt oder Shangai, in welchen er einen Stein oder eine Bleikugel legte. Natürlich traf er nicht immer, aber vor unſeren Augen erlegte er eine hübſche Amadina mit rothem Rücken mittelſt einer Kartoffel, die ihr jedoch den Kopf abriß. Mit dem Gummitheil bekommt dieſe Art Armbruſt eine große Kraft. Selbſtverſtändlich iſt dazu ein gutes Auge und eine große Uebung nothwendig. Wir ſagten dem Conducteur, er ſolle mit dem herabkommenden Waarenzuge da anhalten. Inzwiſchen kaufte ich für unſeren lebenden Papagei um einen Shilling eine Kiſte, die ſchon für Vögel eingerichtet war, und etwa eine halbe Stunde ſpäter kam der Zug, der uns hinunterführen ſollte.

Es war auch ein anglicaniſcher Geiſtlicher mit ſeiner Frau und ein paar andere Leute mit; in einen Laſtwagen gepackt, fuhren wir bis Katoomba. Hier ließen wir unſere Sachen in dem kleinen Telegraphenhäuschen und zogen gegen die Waſſerfälle. Man muß, wie man entlang einer Fence zum Walde gelangt, den Weg rechts einſchlagen, nicht den links, der zu einer Art Tümpel führt. Katoomba hat nur wenige Häuſer, man will aber einige mehr bauen und trachtet es zu einem fashionablen Ort zu machen. Der Grund war in Händen eines Speculanten, der ihn lange hielt, um ihn dann theuer zu verkaufen, wie das in Auſtralien ſo häufig geſchehen iſt. Vives ſchoß eine hübſche Amadina, dann eine Art Certhia und eine graue ſchöne Art Muscicapa. Der Weg iſt gut, nur anfangs ſind einige friſch gefällte Bäume quer über denſelben gefallen. Es gibt viele Waratah-Pflanzen, die wegen ihren ſchönen Blumen berühmt ſind, dann ſchneidende Grass Trees mit großen Blumen, die wie ein Rohr emporſchießen mit langem, mit ſchwarzen Samen beſetztem Kolben, dann verſchiedenartige Eucalyptus, von denen eine Art mit ſehr ſtarken Blättern und knorrigem Stamm ſtets niedrig wächſt, und eine Menge anderer Gebüſcharten. Der Weg erreicht ein grünendes, graſiges, ſumpfiges Thal, das er überſchreitet, und gelangt auf einen Vorſprung, der

beide Fälle trennt. Einer, der große, Bridal Veil genannt, ſteigt herab von dem oben erwähnten graſigen Thale, der andere von einem gleichfalls graſigen Thale, aber ſtatt frei hinaus das Thal zu beherrſchen wie jener, aus einer mit allerhand Farnen tapezirten keſſelartigen Schlucht. In der Tiefe dieſer letzteren bildet ſich eine Art Paß, in welchem hohe Mirtle Bäume wachſen, in der feuchten Tiefe kerzengrad hoch aufgeſchoſſen, und dem ein hoher maleriſcher Felſenkegel, der ſich theilweiſe mit Eucalyptus geſchmückt von dem rückwärtigen Hügel heraushebt, als Hintergrund dient. Ein Pfad führt in die Schlucht hinab. Oberhalb derſelben ſind in dem Thale, das ſie ſpeiſt, und dann auf dem ſie beherrſchenden Hügel drei Holzhäuschen, auf dem letzteren nebſtdem eine Dampfmaſchine, welche eine Kohlengrube ſchöpft, deren Kohle eine recht gute ſein ſoll; man hat eben mit der Arbeit begonnen. Am großartigſten bleibt aber der Blick von dem mittleren Vorſprung auf den Bridal Veil, die jähen Abſtürze und das weitausgebreitete Waldthal. Man ſah einen ſchönen Papagei, er flog aber davon. Wir kehrten langſam gegen Katoomba zurück und fingen viele ſchöne Rhyncophoren und eine ſchwarzgelbe Bupreſtis. Der Boden iſt Sandſtein, dazwiſchen iſt aber eine Art grobkörniger Peperin. In der Nähe des Bahnhofes ſchoß Vives eine der hübſchen Silwien. Als wir

näher zum Bahnhofe kamen, ſahen wir, daß ein Zug mit einem anderen zuſammengeſtoßen war. Wir eilten dahin, fanden jedoch, daß ſich glücklicherweiſe bis auf einige kleine Contuſionen Niemand verletzt hatte. Die Maſchine war aber gräßlich zugerichtet, die vorderen Platten waren ganz zerſchellt, vier Waggons hatten den vorderen Theil vollſtändig zerſchmettert, ſelbſt die Fußböden waren in Splitter gegangen. Durch die Kraft des Stoßes war der andere Zug, der geſtanden war, nicht blos zurückgeprallt, ſondern die Ketten des erſten Waggons waren zerriſſen und die Steine, womit er beladen war, hinausgeflogen. Es dauerte eine geraume Zeit, bis Alles geklärt war und der Zug, der von Mount Victoria herabkam, konnte in Folge deſſen erſt um 3 Uhr ſtatt um 2 Uhr 20 Minuten abgehen, welche Verſpätung wir jedoch beim Bergabfahren bis Sydney wieder hereinbrachten, wo wir um 6 Uhr 5 Minuten eintrafen und gleich zum Eſſen gingen, da wir ſeit Morgens nichts genoſſen hatten.

12. März. Wir beſuchten in der Früh den ſoeben angekommenen »Cotopaxi« der Orient Line und fuhren hierauf mit der Dampffähre zum North Shore an der »Zealandia« vorbei. Die Fähre macht dort vier Stationen, wir ſtiegen bei der dritten, welche im Grunde von Lavender Bay liegt,

aus und bemühten uns den ſteilen Weg mit den ſchönſten Blumen, einer Art orangerother Heliotrop an den Seiten, hinauf, wo wir einen Wagen nahmen; an hübſchen Cottages und einer Kirche vorbei kamen wir um ½ Shilling nach Miller's Point, der erſten Station der Dampfffähre zurück. Wiewohl nur ganz einfache hölzerne Landungsbrücken, haben doch alle dieſe Stationen ihr gedecktes Wartezimmer, wo die Paſſagiere Obdach finden können. Die Ausſicht iſt lieblich, wenn man hinüberblickt auf die Stadt und die ganz netten Gärtchen, welche die Sandſteinbänke krönen. Die Dampfffähren verkehren alle Viertelſtunden, es gibt auch ſolche für Wagen und Pferde. Am Nachmittag nahmen wir einen Dampfer »Swanſea«, der alle Samſtag um 2 Uhr 15 Minuten vom Circular Quai wegfährt, um eine Rundfahrt im Hafen zu machen. Man zahlt nur einen Shilling für den ganzen Nachmittag, der Dampfer kehrt nämlich erſt nach 6 Uhr zurück. Mit Leuten bedeckt fuhren große Picnic-Boote weg, und dieſes thätige Leben auf den Dampfern und auf dem Quai erinnert an Amerika. Wir hielten zuerſt in Woollomoolloo an, nachdem wir durch die zahlreiche Regatta gekommen waren, deren Abfahrt ein Kanonenſchuß ſignaliſirte. Es waren lange Sculler-Boote, kleine Cotters und Boote, faſt alle von Holzfarbe und gefirnißt. Ein buntes Leben herrſchte auf dem Waſſer;

bald waren es mit Picnics-Partien beladene große Raddampfer, die hereindampften, bald ſchlanke Mieth-Dampfyachten, die Ausflüge unternahmen. Kaum kamen wir an einer Gruppe vorbei, ertönte mehr und mehr die Muſik, die wir mitführten, dasſelbe war auch, wie wir vor Landhäuſern vorbeikamen, wo man unter den Verandas oder in den Gärten Leute ſitzen ſah. Dann und wann ließ man einen Aëroſtat emporſteigen, der dann meiſt in den Lüften verbrannte. Man kann ſich überhaupt keine Vorſtellung machen von dem heiteren Waſſerleben im Hafen von Sydney. Die Anmuth der Ufer, die Sicherheit des Hafens machen das Fahren auf dem Waſſer wirklich zum populären Vergnügen. In Folge deſſen auch die Menge Dampfer, private und Miethsboote, von denen kaum der hundertſte Theil in einer gleich großen europäiſchen Stadt beſtehen würde. Wir paſſirten Double Bay und umkreiſten dieſe, ſowie die nächſte, ohne zu landen. Hier wird die Vegetation ſpärlicher, die Ufer ſind einſamer, nicht mehr mit der Fülle von Gärten und lachenden Villas beſetzt. Dafür ſpringt aber die phantaſtiſche Spitze des Leuchtthurms vor, der mit rothweißen Längsſtreifen die bizarren Felſen überragt, an deren Fuße ſich die blauen Wogen mit perlendem Schaum brechen. Die »Bockhara« der P. & O. fuhr gerade hinein und der Leuchtthurm, neben welchem eine Flaggen-

ſtange angebracht iſt, ſalutirte. Wir fuhren auf der anderen Seite, an dem langen, der Mola ähnlichen Cap der North Heads vorbei, ohne Manly Bay zu berühren, und gegen Watſons Bay hinein, die ſich ſehr tief, faſt flußartig einzieht, mit rundlichen, meiſt mit Eucalyptuswald bedeckten Hügeln. Anfangs ſieht man einige Landhäuſer, welche mitten aus der Waldeseinſamkeit kaum herausgucken. Nach einer eigenthümlichen Sandſpitze, wo eine Art Fähre zur Ueberfahrt iſt und wohin auf beiden Seiten Fahrſtraßen leiten, und die nur einen ſchmalen Paß zur Rechten frei läßt, hören auch dieſe auf, die Bucht windet ſich und wird enger, dann und wann mit Seitenausbuchtungen, und die Natur ſcheint wie unangetaſtet dazuſtehen. Aehnlich dieſen Ufern ſollen die Lehnen des jetzigen Sydney den erſten Anſiedlern erſchienen ſein. Wir begegneten einer herabfahrenden Dampfbarcaſſe und ein paar kleinen Booten mit Buben, welche fiſchten. An einer maleriſchen Spitze angelangt, kehrten wir zurück. Bei der Ausfahrt, faſt der Manly Bay gegenüber, ſahen wir erſt zwei, dann 5—6 von den großen hieſigen Fiſchadlern herumflattern. Wir fuhren nunmehr gerade nach Woolloomoolloo, wo von einem alten Cotter, auf dem ſich ein alter Mann und lauter ganz kleine Schiffsjungen von der Marine befanden, wieder ein Kanonenſchuß fiel, und eine neue Regatta ging los. Als wir am hölzernen

Landungsmolo anlangten, ſahen wir einen kleinen Cotter, in welchem zwei Mann ſaßen, umkippen; einer von ihnen blieb auf der entgegengeſetzten Seite noch trocken ſitzen, der andere, der unter dem Segel war, hatte ein unfreiwilliges Bad, was jedoch bei dem ſchönen Wetter und dem leichten Ruderer-anzuge, den er hatte, kein beſonderer Schaden war, da in der nahen Anſtalt zu der Zeit Viele badeten. Er verlor nicht einmal die Pfeife, kam ſchwimmend mit derſelben herauf und klopfte sie aus. Ein Boot nahm beide auf und ſie ließen das ihre mit dem auf der Oberfläche ausgebreiteten Segel weiterſchwimmen, bis die Leute der Hire Boats, von denen es wahrſcheinlich ſtammte, es abzuholen fuhren. Wir zogen durch den Domain Park und an dem Ausſtellungsgebäude vorbei unter der ſchönen Allee von Ficus macrophylla nach Hauſe zurück. Abends war es des Samſtags wegen ſehr voll und belebt auf den Gaſſen und manche Läden waren bis nach 10½ Uhr offen.

13. März. Wir gingen um 9½ Uhr Früh in die Kirche, wo ſehr viele Leute waren, welche aber auch an Wochentagen, an welchen wir während unſeres Aufenthaltes in Sydney täglich hingingen, ſtark beſucht wird. Deswegen werden während der Woche Meſſen frühzeitig geleſen, damit die Leute nach derſelben ihren Arbeiten und Obliegenheiten

nachgehen können. Den übrigen Vormittag brachten wir mit Briefſchreiben zu. Nachmittag gingen wir nach Manly Bay, wo wir eine Fahrgelegenheit trafen, die uns nach Long Reef Beach brachte. Es ſtanden da zwei Wägen, eine roh gedeckte Waggonette und ein bequemer Char a bancs. Wir zogen den letzteren vor, einen Vierſpänner, der den anderen, welcher blos ein Dreiſpänner war, überholte. Vergebens verſuchte dieſer, in welchem ein Paſſagier kutſchirte, uns vorauszukommen, jeden Moment hatte er etwas am Geſchirr zu richten und mußte anhalten. Man paſſirt bei dieſer Fahrt anfangs eine ſumpfige Gegend, läßt, nachdem man eine kurze Brücke über eine Art Lagune überſchritten hat, rechts ein paar Häuſer mit Gärtchen liegen, und zieht dann durch urwüchsiges Waldland, an welches der Menſch blos durch das Feuer, um das Gras zarter zu machen, Hand angelegt hat. Es iſt nicht einmal eingefriedet. Prachtvolle, in ihrem Geäſte phantaſtiſch geformte Eucalyptus wachſen in der Nähe der Straße. Wie man weiter kommt, ſieht man außer den Honeysuckles mit der dicken korkartigen Rinde verſchiedene Eucalyptus-Sorten, manche dickblättrig mit rauher Rinde und hohen graugrünen Pitosporum. Am Boden ſtrotzt es von Farnkräutern, wie zwei Einſiedler ſtehen im Walde zur Rechten zwei ſchöne Fächerpalmen. Ueberall ſchießen die Grass Trees auf, manche hochſtämmig,

zuweilen auch zu zwei und drei Armen verzweigt, die meiſten haben aber ihren Stamm von den vielen Bränden ſchon faſt verkohlt. Hin und wieder treten an ſchattigeren Plätzen Cycas auf, bis auf einer Lehne im Walde der Boden auf einer weiten Strecke dicht damit beſetzt iſt, wodurch die Landſchaft einen ſeltſamen Anblick gewährt. Viele Stellen ſind ſumpfig. Sehr hübſch iſt die Ausſicht auf die Northerns Heads mit den im tiefen Schatten liegenden Abſtürzen und dem röthlichgelben Sande im Vordergrund. Wir kamen, nachdem wir einen Hügel überſchritten, an die Long Reef Beach, wo ein Raddampfer, der »Collaroy«, am ſandigen Ufer geſtrandet iſt, der auf der Fahrt von dem benachbarten Newcaſtle, wo die großen Kohlenbergwerke ſind, nach Sydney bei Nebel auffuhr. Hier erſahen wir die ſehr ſchöne Küſte, wo New-Port liegt. Ich zeichnete das Wrack und die Küſtenlandſchaft und wieder eilten wir auf derſelben Straße, an den zwei Fächerpalmen und den vielen ſchönen Cycas vorbei gegen Manly Bay zu, wo wir gerade zur rechten Zeit ankamen, um den zur Stadt zurückkehrenden Dampfer zu treffen, der aber ſehr langſam zurückfuhr. Abends gingen wir noch auf der Hauptſtraße ſpazieren.

14. März. Nachdem wir auf der Poſt geweſen waren, um Briefe abzuholen, gingen wir zu Saint

Marys Domkirche, dann zur Agentie von Howarth und zu Brights & Brothers, wo ich Geld in Empfang nahm. Nachmittags fuhren wir für 15 Shilling nach Cooks River. Man durchzieht dabei ganz Newtown und kommt links am Taubſtummeninſtitut vorbei, woſelbſt rechts gegenüber oberhalb des grünenden Raſens in trichterartig geſtalteten Ausgrabungen viele Bäume gepflanzt ſind. Obenan ragen die Univerſität und das nahe ſchottiſche Collegium empor. Die Straße iſt ziemlich einförmig, rechts und links ſieht man kleine Landhäuser, bis man den Fluß mit ſumpfigen, jedoch mit ſchönen Bäumen beſetzten Ufern erreicht. Wir zogen aber weiter an kleinen, zwiſchen Gärten gelegenen Häuſern vorbei. Allein der Boden iſt ſandig und die Pflanzen ſcheinen nicht ſehr gut zu wachſen, man ſieht blos hübſche Araucarien. Wir gelangten an einigen ſehr ſchönen und großen alten Eucalyptus mit dem glatt polirten Stamm, von denen ich einen zeichnete, vorüber an eine Stelle, wo die Straße ſich in zwei trennt. Dort kehrten wir um und kamen bei Sonnenuntergang am Taubſtummeninſtitut vorbei in die Stadt, welche man von den Höhen bei der Univerſität prächtig überſchaut. Abends ſtieg in der Domain ein Luftballon von einem gewiſſen L'Estrange auf. Wir gingen aber, ſtatt dieſem Schauſpiel beizuwohnen, blos in der Stadt ein wenig ſpazieren.

15. März. Wir beſuchten in der Früh mit der Eintrittskarte, die ich mir vor einigen Tagen verſchafft hatte und die unentgeltlich gegeben werden, das Ausſtellungsgebäude oder Garden Palace, wie man es nennt. Das Innere iſt wie ein großes Kreuz eingerichtet, über deſſen Transſept die ſehr ſchlanke Kuppel emporragt. Die Tonnenwölbungen dieſer Kreuzarme, ganz aus verzinntem Eiſen, ſind von leichten Bogengerüſten getragen, oben ſind Gallerien, auf denen die Namen der Länder oder Städte angebracht ſind. Auf der Seite des Kuppelbaues ſind Allegorien, die Welttheile darſtellend, und andere Malereien, welche die verſchiedenen Gewerbe und Künſte verſinnlichen. Rings um die Kuppel iſt das Verſet XXIV. I der Pſalmen angebracht. Sehr ſchön macht ſich in der Mitte unterhalb der Kuppel ein großer Springbrunnen, welcher durch beide Stockwerke reicht, nämlich in den Unterbauten, wo er ſeinen Fuß hat, und im Hauptbau, beiden Stockwerken Friſche ſpendend. Er wird in der Mitte von der Statue der Königin überragt. In dem einen Längsarm iſt die Orgel angebracht, die aber ſehr klein gegen jene in Melbourne erſcheint. Lieblich iſt die Ausſicht von den auf der Gartenſeite ſich öffnenden Balkons auf den Hafen mit den üppigen Baumgruppen des botaniſchen Gartens im Vordergrund. Wir gingen noch etwas in George Street

herum, dann zum Gaſthauſe zurück und begaben uns bald an Bord des am Ende von King Street am Wharfe ſtehenden »Dervent« von Howarth & Comp., mit dem wir unſere Paſſage nach dem 500 Meilen entfernten Brisbane genommen hatten. Wiewohl wir um $4^1/_2$ Uhr wegfahren ſollten, kamen wir erſt um 7 Uhr vom Hafen weg, anfangs ſehr langſam wegen der vielen Dampfbarcaſſen, die ab und zu fuhren, dann aber ſchneller in der freien Bucht. Die Nacht war herrlich. Wir hatten gerade unſer Abendeſſen, bevor wir hinausfuhren. Draußen war die See ſchön und ruhig, prächtig beleuchtete das klare Vollmondlicht die Abſtürze der Küſten, die ſehr an Stellen der Küſte Menorca's erinnern. Wir ſahen im Mondlichte anfangs die fernen Sandufer von Manly Beach, dann jene von Long Reef Beach und begegneten zwei ſüdwärts fahrenden Segelbooten. Ihre Segel flatterten bei der ſchwachen Abendbriſe und phantaſtiſch nahmen ſie ſich aus, ſanft geſchaukelt von dem ſchwellenden Buſen des Oceans. Je weiter wir kommen, deſto undeutlicher wird die Küſte. Wir dampfen ſtill dahin, die Briſe iſt ſchwach vom Lande (Nordweſt) und prächtig iſt der ſternenfunkelnde Himmel. Einen Dampfer, den wir beim Hinausfahren zu unſerer Rechten gelaſſen hatten, haben wir ſchon aus den Augen verloren. Die Leute an Bord unterhalten

ſich im Salon und ſcheinen ganz gemüthlich mit einander zu verkehren. Die Nacht war ruhig, ſternen- und mondhell und auch ganz angenehm in der Cajüte, wo es nicht zu warm und nicht zu kühl war.

16. März. Als ich auf Verdeck kam, war das Wetter prächtig; eine ſchwache und günſtige Landbriſe ſchwellte kaum unſere Segel. Wir waren ganz nahe der Küſte und zwar um $7^1/_2$ Uhr dem Hawke Cap mit der kuppigen waldgrünen Anhöhe gerade gegenüber. Die Küſte iſt ſehr ſchön, noch verſchönert durch das glänzende Wetter und das blaue Meer, überall, die felſigen Caps ausgenommen, von einem gelblichen Sandſtrand umrahmt, den wieder dichtes grünendes Waldland begrenzt, während kuppige, gleichfalls waldige Hügel den Hintergrund bilden. Wir ſahen zahlreiche Küſtenfahrer langſam dahinſegeln, welche zumeiſt aus der vor uns erſcheinenden Mündung der Manning River herauskommen, bei welcher hinter der Barre ein ziemlich großer dreimaſtiger Dampfer geankert liegt, ſo daß er vom Schiff aus geſehen ſo ausſchaut, wie wenn er am Strande liegen würde. Eine kleine Ortſchaft mit einer Flaggenſtange, das Zeichen einer Anſiedlung, liegt bei der Flußmündung. Um $9^1/_2$ Uhr paſſiren wir das maleriſche mit jähen Felsabſtürzen verſehene

Cap von Crowdy Head, von dem Leuchtthurm überragt, welcher um ſo mehr nothwendig iſt, als kurz darauf ein garſtiges Riff ziemlich weit nach Außen liegt, das wir dicht beim Lande hinfahrend zu unſerer Rechten laſſen. Es iſt intereſſant, die wilde, unbewohnte, in luftigen, elegant geformten waldigen Hügeln geſtaltete Küſte ſo nahe zu betrachten. Wir ſahen um 8 Uhr in ziemlicher Entfernung einen Walfiſch, der Waſſer herausſpritzte. Manchmal ſoll man hier deren ganze Dutzende ſehen und auch recht nahe an ihnen mit dem Dampfer vorbeifahren. Wir paſſiren die beiden mit maleriſchen Abſtürzen verſehenen Caps von Diamond und Camden Head, hinter welchem letzteren Camden Haven liegt. Dies iſt ein kleiner Platz, nur durch eine Flaggenſtange und ein paar Häuſer bezeichnet. Wir kommen dann am niedrigen Lande vorbei, felſige Hügel wechſeln mit langgedehnten Sandufern bis Tacking Point, wo der Leuchtthurm und ein tonnengewölbtes Haus, ſcheinbar aus galvaniſirtem Eiſen, daneben liegt; recht maleriſch ſchaut die Spitze aus, wie man dieſelbe paſſirt hat. Kurz darauf erreicht man den Hafen von Macquarie, davor iſt ein kleiner koniſcher Hügel mit einem Obelisk zur Erinnerung an einen Schulmeiſter, der dort beim Baden ertrunken iſt. Port Macquarie, nur für Schiffe, welche 10 Fuß tauchen, zugänglich, iſt wenig beſucht, da er nicht Ausgangspunkt von

wichtigen Plätzen ist. Es gibt aber kleine Küstendampfer, welche dahin fahren. Man sieht die Kirche, das alte Gefängniß, welches noch benützt wird, und nur wenige Häuser. Darauf zieht sich die Küste schön geformt, aber weniger wild mit langgedehnten Sandufern, bis man Cap Korogoro, oder Hat Hill Cape von den Küstenfahrern genannt, nach welchem wieder Smoky Cape vorspringt, erreicht. Vor diesem liegt eine kleine gelbliche Felseninsel, Fish Rock, die wir zur Rechten lassen, und dann eine rundlichere dicht bei der Spitze. Hinter dem Cap springt eine von einem Gefängniß gekrönte Spitze vor; dasselbe wurde in der Absicht erbaut, um den Molo zum Schutze der schönen Trial-Bay, der dahinter gelegenen Bucht, durch Gefangenenarbeit bauen zu lassen. Diese Bucht wird auch noch heutigen Tags als Schutz gegen starke Südostwinde vielfach von Schiffen aufgesucht. Die Stockade ist ein großes, stattliches, weithin sichtbares Gebäude. Die Küste zieht sich nun in breitem Bogen zurück. Hin und wieder erheben sich Hügelgruppen, denen dann wieder lange Sandufer folgen. Wir sahen zahlreiche weißbauchige Delphine herumspringen, dann und wann auch manchen braunen Vogel wie Puffinus, deren wir in der Früh ganze Schaaren gesehen hatten. Wir fahren stets der Küste entlang, die weniger malerisch ist wie vorher, was auch uns namentlich deswegen

vorkömmt, weil wir uns weiter davon entfernt halten, wo der koniſche Hügel von Ballenger Peak emporragt. Um 7 Uhr paſſirten wir den Leuchtthurm von South Solitary, ein ſchönes Licht, das wir zur Rechten laſſen. Die Insel ſchaut aus wie in zwei Theile getrennt, auf der höheren Stelle des tafelartigen Rückens gegen Süden iſt der Leuchtthurm gelegen. Links ſehen wir ein kleines Riffeneiland, an dem wir dicht vorbeikommen. Um 9 Uhr paſſiren wir die aus zwei Hügeln beſtehende größere Inſel von North Solitary. Wir ſehen einen Dampfer mit zwei Maſten, der gegen Süden fährt; die gleichfalls nach Brisbane beſtimmte »Alexandra« der Auſtralaſian Steam Navigation Company, die wir vor der Dämmerung rauchend vor uns geſehen hatten, erblicken wir jetzt nicht mehr. Der Wind, der ſchon bei Sonnenuntergang bedeutend nachgelaſſen hatte, erſtirbt nun ganz und ruhig dampfen wir dahin in der ſternenhellen Nacht.

17. März. Als ich in der Früh um 7½ Uhr auf Verdeck kam, begrüßte mich ein herrlicher Morgen; das Meer war ruhig und blau. Wir waren gerade der Anſiedlung von Twin River gegenüber, hinter deren Barre ein kleiner Schoner vor Anker lag. Auf dem vorſpringenden Hügel, der dieſe Ortſchaft ſchützt, iſt, wie üblich, eine Flaggenſtange

angebracht. Kurz darauf iſt die Landſchaft ſehr ſchön mit hohen, edel gezeichneten Bergen dahinter, alle dicht mit Wald bedeckt. Die Waldungen reichen bis an die Ufer und ſtrotzen von üppiger Vegetation. Manchmal gewahrt man die hohen Stämme oberhalb des fortlaufenden Sandſtrandes wie Säulenbündel auftreten. Wir ſahen abermals eine Ortſchaft South Port, welche als Badeplatz dient; man erblickt mehrere Häuſer zwiſchen den Baumgruppen, darunter auch ein größeres, welches das Gaſthaus ſein dürfte. Hierauf wird die Küſte niedriger, die Hügel treten mehr zurück und es zieht ſich ein langer, flacher, einförmiger Sandſtrand dahin. Später ſind die Hügel mit ſtellenweiſe ins Röthliche ſchimmernden Bäumen bewachſen. Wir ſahen zwei große Seeſchwalbenarten mit ſehr ſpitzigen Flügeln in einiger Entfernung vorbeifliegen und mehrere große mit langem Schweif verſehene Falken über dem Meere herumkreiſen. Sie haben einen gegabelten Schweif und ſchauen wie Rieſen-Milane aus. Die »Alexandra« haben wir ſeit Morgen vor uns; wir gewinnen nicht viel Weg über ſie, nichtsdeſtoweniger ſind wir ſeit geſtern Abends, wo man ſie kaum ſah, viel weiter gekommen; ſie hält ſich viel mehr nach Außen als wir. Wir gelangen bald zur Nordſpitze der Inſel, Point Lookout genannt, die in zwei Spitzen mit einem kleinen Sandufer in der Mitte vorſpringt. Dieſer

Spitze gegenüber ſind lauter aus dem Waſſer emporragende Felſenriffe, von denen wir zwei zur Rechten laſſen, indem wir in erſchreckender Nähe an ihren mit blendend weißem Schaum ſich deckenden ſchwarzen Rücken vorbeikommen. Wir nahmen die Richtung lange hinauffahrend nach zwei ſo geſtalteten Pfoſten-Signalen, die man einander gegenüberhalten muß, und ziehen nach der »Alexandra«, die uns vorausgefahren war, durch die ſchäumende Barre von Rous Channel. Das Waſſer iſt gelblich von dem aufgewirbelten Sande und die Strömung ſo ſtark, daß das Schiff wie ein Spielball der Flut ſich rechts und links wendete. Auf der Spitze, wo die Signalſtange iſt, ſahen wir 32 Stück prächtige schwarzflügelige Pelikane, von denen viele auf dem weißen Sande ſchlummerten, andere dagegen bei unſerer Annäherung gravitätiſch nach Art der Gänſe einherſchritten. Außerdem ſahen wir einen ganzen Flug, eine förmliche Wolke grauer Stelzer mit langem Schnabel. Die Signalſtange, welche die Flagge hißte, paſſirt, zogen wir an weißrothen und ſchwarzweißen Bojen vorbei hinauf durch den Nordcanal, während die »Alexandra«, einen langen Bogen beſchreibend, gegen den Südcanal einbog. Das ſüdliche Ufer der Einmündung iſt bis an das Sandufer dicht bewaldet. Auf dreieckigen Signalpfoſten ſahen wir ſchwarze und weißbauchige Cormorane gemüthlich

ſitzen, von welchen manche wegflogen. Bei der Nacht kann man durch dieſe unbeleuchtete ſchwierige Einfahrt nicht fahren, man muß die Nordeinfahrt um Moreton Cap wählen, welche die Reiſe nach Brisbane um 4 Stunden verlängert. Wir fuhren zwiſchen bezeichneten Bojen hinauf über den weniger tiefen Theil des Canals und richteten uns dann gegen die Flußmündung zu. Wir kommen an vielen mit Quer-Brettern verſehenen Stangen vorbei, welche den Canal bezeichnen, bei welchen wir anfangs auch zweimal auffahren. Zurückſtoßend befreiten wir uns aber leicht aus dem weichen Schlamm und ſchlugen diesmal den richtigen Weg ein. Zahlreiche ziemlich kleine Cormorane mit weißem Bauch und weißem Hals sitzen auf den Stangen. Wir laſſen links ein rothes, rechts ein grünes auf Pfählen ſitzendes Licht und nebenbei noch zwei weiße Lichter und links ein weißes Leuchtſchiff. Dasſelbe bezeichnet des Tags mit Flaggen, des Nachts mit übereinander geſtellten Lichtern die Waſſerhöhe, damit ſich hinauffahrende Schiffe danach richten können. Von den Bretterſtangen iſt jede zweite mit einer Lampe verſehen, damit man ſie auch des Nachts beleuchten könne. Die Ufer ſind anfangs flach, mit Mangroves bewachſen, weiter hinauf ſieht man einzelne Häuſer, dann Zuckerrohr-, Mais- und herrliche Bananen-Pflanzungen zur Linken, ſowie eine einzelnſtehende

Palme zur Rechten. Wir begegnen ein Paar Dampfer mit Achter geſtelltem Rade nach Art der amerikaniſchen, wovon einer bei einer kleinen hölzernen Landungsbrücke hielt und mit Leuten beladen war, die da nach Crockfer Creek zu einem Picnic und Pferde-Wettrennen gefahren waren. Der Fluß beſchreibt mehrere Windungen und man hat, wenn man ſchon Brisbane erreicht zu haben glaubt, noch einen großen Bug zu machen. Um 4 Uhr legten wir an dem breiten Wharf an, noch zwei große Segelſchiffe waren im Fluß geankert. Wir fuhren mit ein paar leichten offenen, nicht gedeckten Cars, in welchen vorne und rückwärts je ſechs Perſonen, die ſich den Rücken kehren, ſitzen können, zur St. Stephen Domkirche, einem noch unvollendeten ſchönen Quaderbau mit Spitzbogen, welche die Seitenſchiffe vom Hauptſchiff trennen. Sodann begaben wir uns zu der großen, auf eiſernen Säulen ruhenden Brücke mit einem drehbaren Theile beim anderen Ufer, dann zum Bahnhofe und von hier, da wir noch eine Stunde Zeit hatten, zum Obſervatorium, von dem aus man die Stadt überſieht. Sie ſchaut freundlich und blühend aus; natürlich kann ſich die Hauptſtadt von Queensland mit jenen von New South Wales und Victoria nicht meſſen, gegen welche ſie blos ein Dorf iſt. Die Townhall, das neue Muſeum, der Gerichtshof und das Statthalterhaus ſind die Haupt-

bauten. Die Ausſicht iſt von oben ſehr ſchön, man beherrſcht die ganze Stadt und die Umgebung und gerne würde man eine Zeitlang verweilen. Doch wir eilten zum Bahnhofe, da wir noch des Abends das 24 Meilen entfernte Ipswich erreichen wollten. Noch ſchöner ſoll die Ausſicht von dem koniſch hinaufſteigenden Thurme ſein, allein wir klimmten die vielen Stufen nicht hinauf. Man pflegt von hier die kommenden Schiffe zu ſignaliſiren. Wir fuhren zum Bahnhofe; dieſer iſt ein hübſches, engliſch gothiſches Ziegelgebäude, unweit davon iſt eine nette Polizei-Caſerne mit Rundbogenhallen und etwas oberhalb die ſehr ſchöne gothiſche Grammar School; die alte, die nun aufgelaſſen wird, liegt tiefer beim Bahnhofe. Etwas weiter iſt auf einer Hügel-Anhöhe eine andere Polizei-Caſerne, von breiten Verandas umgeben. Da es St. Patrick-Tag war, bekamen wir um den Preis der einzigen Tour nach Ipswich drei Billetten für den Ausflug auch für die Rückfahrt giltig. Die Waggons ſind gut, breite Salons mit Sitzen ringsum wie in Victoria. Punkt 5 Uhr 25 Minuten fuhren wir weg. Die Gegend, die man anfangs durchzieht, iſt ſehr hübſch, hügeliges Land mit eleganten, meiſtens mit breiten Verandas umgebenen und in Blumengarten ſtehenden Cottages beſetzt. Dann paſſirt man den Fluß Brisbane, den man ein paarmal unweit der Bahn ſieht, auf einer eiſernen

Brücke und macht mehrere Stationen; mit Paſſagieren dicht beſetzte Vergnügungszüge fahren gegen Brisbane zu. Wir ſahen auf einem Baume unweit eines Hauſes einen weißen Cacadu ſitzen. In der Nähe von Ipswich wird die Gegend beſonders hübſch, mit Eucalyptus, Mirtel-Bäumen und hohen bald in einen, bald in zwei oder drei Zweige getrennten Büſchen von Grass Trees mit baumartigem Stamm beſetzt. Hie und da ſieht man Mais- und Bananenpflanzungen. Als wir die Stadt um 6 Uhr 55 Minuten erreichten, war es ſchon dunkel. Keine Wagen ſtanden beim Bahnhofe, wir gingen nicht zu dem dieſem gegenüber gelegenen Gaſthauſe Commercial Hotel, ſondern zu dem in der rückwärtigen Mulde befindlichen größeren und beſſeren Royal Palace Hotel. Es war ziemlich warm, die Zimmer aber mit breiten hohen Glasthüren, welche auf die Verandas führen, verſehen. Wir beſtellten das Eſſen und legten uns nach demſelben bald zur wohlverdienten Ruhe. Die Nacht war herrlich, der Mond ſchien milde auf das ruhige Städtchen. Ipswich iſt nicht groß, aber in einer geſunden Lage. Das Ganze erinnerte mich ſtark an eine ſpaniſche Venta. An Mücken war kein Mangel, aber gute Flöre ſchützten davor.

18. März. Wir fuhren um 7 Uhr Früh vom Gaſthauſe weg, beſuchten die katholiſche Kirche,

einen netten gothiſchen Bau; daneben iſt das elegante Haus des Geiſtlichen mit ruſtiſchen Rundbugenhallen. Wir hatten noch ein paar Minuten auf dem Bahnhofe zu warten und fuhren dann ab. Allmälig verſchwand der dichte Nebel, der über dem Lande lagerte, und eine herrliche glänzende Sonne beleuchtete die nette Landſchaft. Wir bewunderten die ſchönen Grass Trees, ſahen mehrere Minas und Magpies und langten in Brisbane um 8 Uhr 55 Minuten an. Wir fuhren ſofort zum Molo durch die elegante Brisbane Street, in welcher das ſtattliche Poſt- und Telegraphen-Gebäude mit einer Uhr in der Mitte und eleganter Colonnaden-Veranda von antikiſirendem heiteren Ausſehen ſteht. Als wir am Molo ankamen, war das Schiff die »Keilowarra« von Howarth & Comp. zur Abfahrt bereit und wir gingen ſofort an Bord, wo wir etwa eine Viertelſtunde warteten. Um dieſelbe Zeit fuhr der Dampfer der Auſtralaſian Steam Navigation Company »Katoomba«, etwa eine Viertelſtunde vor uns, weg. Wir zogen den Fluß hinab, der »Dervent« und die »Alexandra« lagen noch im Hafen am Wharf. Wir beobachteten zahlreiche Milane, die auf einem Baume ſaßen, und dann eine große Schaar derſelben, welche in langen Kreiſen herumflogen, auch 7 Ibis-artige gelblich graue Vögel ſahen wir am Ufer ſich niederlaſſen,

und einige der weißbauchigen Habichte mit rothbraunem Rücken flatterten umher. Wir fuhren denſelben Weg hinaus, den wir hereingefahren waren, und paſſirten die »Katoomba«, welche eine Zeit lang die Maſchine ſtoppte gerade dort, wo der Canal enger war. An der Flaggenſtange, welche uns ſalutirte, kamen wir gerade um 1 Uhr vorbei. Die Schaar der Stelzer war wieder da wie eine große ſchwarze Wolke. Diesmal ſahen wir aber keine Pelikane. Es war etwas See auf der Barre, aber weniger als beim Hineinfahren, dafür war es aber draußen vollkommen ruhig und mit leichter Nordoſtbriſe, gerade genug, um unſere Segel, die wir alle ſammt drei Querſegeln ſetzten, zu ſchwellen. Wir hielten uns ziemlich weit von der Küſte, um in die günſtige ſtärkere Strömung zu gerathen, ließen alle Riffe bei Lookout Point zur Rechten, kamen in der Ferne an Southport vorbei und ſahen dann den Leuchtthurm von Danger Point. Sehr maleriſch iſt der Theil der Küſte darauf, von dem hohen Warnig Peak überragt. Wir gewahrten kaum Cooks Island mit tafelartigem Rücken und in der Ferne ſah man Byrons Cape gleichſam wie zwei kleine Inſeln auftreten. Sehr intereſſant war es zu ſehen, wie 6 Delphine unſerem Buge, gleichſam wie eine ſchwimmende Escorte, voraneilten; ſie wälzten ſich wohlig in den Wellen, tauchten, ſowie unſer Bug auf ſie zu ſtoßen

ſchien, tiefer, hüpften von Neuem empor und ſchwammen wieder mit unglaublicher Hartnäckigkeit voran. Lange Zeit beobachtete ich ſie, wie ſie in einer Reihe uns vorſchwammen, wo man jede Minute geglaubt hätte, daß unſer Bug ſie zerſchneiden ſollte. Endlich ermüdet flohen ſie davon. Anziehend war das Schauſpiel beſonders anfangs; es war nur einer, die anderen ſchwammen uns entgegen herab, wie ſie jenem begegneten, ſchloſſen ſie ſich dem Spaß an und alle thaten mit. Wir paſſirten Cap Byron um 7 Uhr. Der Mond glänzte herrlich, das Meer war ruhig, die Briſe leicht und allmälig verſchwand die »Katoomba« uns außer Sicht, bis wir ihr Maſtlicht kaum ſehen konnten. Ruhig dampften wir hinab bei Wind- und Meeresſtille.

19. März. Als ich in der Früh auf Verdeck kam, war ein prächtiger Tag, das Meer ſpiegelglatt, nur mit leichter hohler See von Südoſten. Die Nacht war ruhig verlaufen und in den Cajüten war es nicht zu warm geweſen. Die Küſte zeichnete ſich zu unſerer Rechten mit der weitausgebreiteten Trial Bay, von Hügelland umſchloſſen und im Grunde auch von luftigen Hügeln begrenzt. Man ſah recht deutlich die lange Dachung der Stockade und das vorſpringeede Smoky Cape, das wir um 8 Uhr paſſirten. Die Briſe war ganz leicht von

Südweſten, bis ſie faſt ganz erſtarb. Die langen Sandufer, von den felſigen Spitzen unterbrochen, zogen ſich dahin mit Hügeln, welche wegen der Entfernung, in der wir uns jetzt befanden, emporragten. Die »Katoomba«, von der wir in der Früh noch kaum den Rauch geſehen hatten, ſah man jetzt gar nicht mehr. Vor uns ſprang die Spitze von Tacking Point mit dem ſchon aus der Ferne weißblinkenden Leuchtthurm. Um 10½ Uhr ſind wir Port Macquarie gegenüber, wir ſahen die Häuſer, den Hügel mit dem Obelisk, dann den Leuchtthurm mit den rückwärts davon zerſtreut gelegenen Häuſern, dem wir um 10¾ Uhr gegenüberſtehen. Wir ſahen 5 große Vögel, eine Art Gänſe mit langem Hals, die raſch fliegen, vielleicht ſind es Tölpel, dann mehrere braune Puffinus-artige Vögel. Wir kommen an einem kleinen Schoner vorbei, den wir rechts laſſen, und ſehen links in der Ferne einen Dreimaſter-Schoner und einen anderen Schoner, aber ſehr weit entfernt. Recht hübſch gruppirt ſich die Küſte bis zu dem vorſpringenden Cap von Camden Head. — Um 12½ Uhr ſind wir dem Leuchtthurm von Crowdy Head Cape gegenüber und um 3 Uhr dem Cape Hawke. Die Küſte ſchaut recht hübſch aus, namentlich tiefer unten. Wir ſahen eine Brigg in einiger Entfernung dahinſegeln. Die Briſe bleibt leicht von Nordoſten, der Seegang von Südoſten hat faſt ganz aufgehört

und wir dampfen bei dem herrlichen Wetter ruhig dahin. Wir ſahen einige Delphine herumſpringen, zahlreiche braune Puffinus-artige Vögel theils ſchwimmend, theils fliegend, ſowie drei, welche aus der Entfernung wie Sulas ausſahen. Die Luft iſt lau und labend, ein wahrer Sommertag. Wir fuhren weiter gegen den Leuchtthurm von Sugarloaf Point und kamen um 4 Uhr demſelben gegenüber; zwei ihm ziemlich entfernt vorliegende Riffe laſſen wir zu unſerer Linken. Die Spitze mit ihren felſigen Abſtürzen ſchaut recht maleriſch aus. Darauf wird die Küſte flacher, bis wir die hübſche Inſelgruppe von Broughton Islands erreichten. Auf der größeren Inſel iſt ein kleines Sandufer, Esperanza Cove, nach einem vor nicht langer Zeit dort aufgefahrenen Segelſchiff ſo benannt. Da dasſelbe eine runde Poupe hatte, brachen, als es auffuhr, die Wogen gegen das Schiff, ohne es zu zerſchmettern, und Leute und Ladung konnten gerettet werden; wären ſie rechts oder links davon gekommen, ſo wären ſie alle verloren geweſen. Wir erreichten das ſchöne Cap Stephens mit großen, dunkel auftretenden Kegelvorſprüngen und dem gleichnamigen weißen ſäulenartigen Leuchtthurm um $6^1/_2$ Uhr. Rechts davon iſt die Einfahrt in den großen Hafen gleichen Namens. Wir ſahen zwei Schiffe in größerer Entfernung und einen ſcheinbar kleinen Küſtenfahrer. Um $8^1/_4$ Uhr waren wir dem Leucht-

thurm von Newcastle in etwa 14 Meilen Entfernung von demfelben gegenüber. Diefer Platz ift wichtig wegen den großen Kohlenbergwerken; fie liefern die befte Kohle Auftraliens, die auch allgemein von dortigen Dampfern verwendet wird. Nichtsdeftoweniger fteht fie guter englifcher Steinkohle weit nach. Die P. & O. Gefellfchaft berechnet im Gebrauch 70 Tonnen guter englifcher Kohle gleich 100 Tonnen auftralifcher. Der Abend und die Nacht vergingen ruhig und um 2 Uhr legten wir fchon am Wharf in Sydney an.

20. März. Um 7½ Uhr, man wufch eben das Verdeck, landeten wir. Wir nahmen einen Hanfom Cab für das Gepäck und gingen zu Fuß zum Gafthaufe, da es fo nahe gelegen war. Um 9½ Uhr begaben wir uns zu St. Patrick in die Kirche. Um 2½ Uhr Nachmittags fuhren wir für 15 Shilling nach Botany Bay. Der Weg ift anfangs derfelbe wie nach Cooks River, dann biegt man links ein, die Doppelkirche (katholifche) auf Strowberry Hills zu unferer Linken laffend, vorbei an kleinen Häufern, wovon viele mit Verandas, durch Regent und Botany Street hinaus. Der Boden ift fehr fandig und meift unbebaut, auf beiden Seiten läßt man zwei große Ziegelbrennereien (namentlich die rechts gelegene), welche auch allerhand Töpferwaaren bereiten. Viele Leute gehen nach Botany

Bay, theils mit von drei Pferden gezogenen Omnibuſſen, die jede Stunde verkehren, theils mit eigenen Wagen, theils zu Pferd, theils auch zu Fuß. Junge Leute, welche auf einem Buggy fuhren, begingen die Schandthat, nach zwei harmloſen Chineſen, welche ruhig ihres Weges gingen, mit der Peitſche zu ſchlagen. Dieſe remonſtrirten dagegen und warfen Steine. Ich erhob energiſch meine Stimme gegen jene Impudents, welche erſchrocken in Carrière verſchwanden. Kaum ſahen die Chineſen, daß Jemand da ſei, der ihre Partei nimmt, ſo hörten ſie auf Steine zu werfen und zogen ruhig dahin. Man ſieht aber daraus, wie lebhaft der Antichinism auch in Auſtralien ſich geltend mache. Wir kamen zu einer Art Sumpf mit Eindämmung auf einer Seite, welcher durch die Waterworks die Stadt mit Waſſer ſpeiſt. Es gibt viel Brushel Grass, viele Honeysuckles und eine ſchöne roth blühende Art Mimoſa. Der Boden iſt ganz ſumpfig, die Straße biegt links gegen das Gaſthaus von Botany Bay ein, vor welchem bis zum Ufer ein netter Garten liegt, wo wir vier Stück Elkferns für nur 6 Shilling kauften. Viele Leute pflegen täglich, namentlich Samſtags und Sonntags, dahin zu ſtrömen, ſo daß der erſte Anſiedlungsplatz der Deportirten zum Vergnügungsort geworden iſt. Es geht vom Gaſthauſe ein glatter Weg durch Raſenplätze, ſchöne Araucarias

und Pflanzungen von Bananen und Roſenkranzpflanzen hinab bis zum Meeresufer, welches dicht mit Seegras beſetzt und ſehr ſeicht iſt. Zwei hölzerne Molos ſpringen gegen das tiefere Waſſer der Bucht vor. Die Ufer ringsum ſind eintönig und nicht hübſch, die Endſpitzen ſind bewaldet und die zur Rechten ſchließt gegen das offene Meer mit Abſtürzen ab. Wir fuhren nach kurzem Aufenthalt wieder zurück und begegneten noch einer Menge Leute, die hinabfuhren, manche mit ihren Buggys, worin gewöhnlich ein junger Knabe oder eine Dame kutſchirte. Etwa um 6 Uhr waren wir wieder in der Stadt.

21. März. Wir brachten den Vormittag mit verſchiedenen Einkäufen zu und holten das Geld und unſere Billetten via Amerika nach Liverpool. Unter Anderem beſahen wir uns einen Laden in Hunter Street, der außer Pelzwerk noch viele Curioſitäten, manchen Bumarang und Streitkeule von den hieſigen Eingebornen enthielt. Für einen Bumarang verlangte man 7 Shilling, für ſchöne Lanzen von den Fiji Inſeln 10 Shilling das Stück. Ich kaufte zwei von den letzteren, eine auſtraliſche (New South Wales) Keule und einen Bogen mit Pfeilen, ſowie einen Häuptlingsſtock von den Fiji Inſeln. Nachmittags fuhren wir, nachdem wir auf dem Markte einen ſchönen chineſiſchen Käfig für

25 Shilling gekauft hatten, zur Bahn, um uns mit dem um 5 Uhr 25 Minuten abgehenden Zuge nach dem 52 Meilen entfernten Picton zu begeben, wo wir um 8 Uhr 25 Minuten eintrafen. Wir fanden den Wirth des Gafthaufes, in welchem wir einkehren ſollten, auf dem Bahnhofe, der uns mit ſeinem Wagen zum Gafthaufe, etwa eine halbe Meile vom Bahnhofe, brachte. Wir hatten dort unſer Abendeſſen und legten uns bald zur Ruhe nieder.

22. März. Wir nahmen um 6½ Uhr unſer Frühſtück, brachen ſchon um 7 Uhr auf und durchzogen Picton. Die Ortſchaft iſt klein, zählt etwa 300 Einwohner und hat drei Kirchen, eine katholiſche unweit des Bahnhofes, eine engliſche und eine methodiſtiſche. Die Häuſer ſind ſehr zerſtreut und viele davon aus Holz, manche ſogar mit Eucalyptus-Rinde eingedeckt und auch ſelbſt mit hölzernem Kamin. Viele haben auch ein eiſernes Dach, das man häufig auf ein altes morſches Schindeldach zu legen pflegt. Es gibt bei der Ortſchaft ausgedehnte Weinberge, die recht guten Wein lieferten, man hat ſie aber wieder aufgegeben, weil ſie zu viel durch das Oïdium zu leiden hatten. Dagegen gedeihen hübſch und kräftig Orangenpflanzungen, wir ſahen ſolche im Vorbeifahren bei Fair Wiew mit elegantem Cottage. Wir kamen dann auch

in eine Art Vorſtadt, nahmen bei einem Hauſe einen Hund Namens Trimmer mit, der nicht ohne Mühe uns ſchließlich folgte, und der für Wallabys ſehr gut ſein ſoll. Gleich anfangs hatten wir Gelegenheit, einige Schwärme von kleinen Papageien (Paroquets) über unſere Köpfe fliegen zu ſehen, ſowie auch einen ſchönen Kingsfiſher. Vives ſchoß eine prächtige kleine Magpie und einen Blue Jay. Wir zogen weiter durch hügeliges Land, abermals ſahen wir Papageien, diesmal Roſe Hills, die aber keine Annäherung zuließen; dafür ſchoß Vives einen Martin und wieder einen Blue Jay. Ein Schulmeiſter, ein ſtarker Junge, kam auf einer weißen Stute herangeritten, der zu einer kleinen mit Eucalyptusrinde eingedeckten und auch mit Bark-Kamin verſehenen Hütte Stunden abhalten ging. Er begleitete uns eine Weile, bis er links einbog; er ließ die Stute frei weiden und an 42 Schulkinder verſammelten ſich mit ihm in dem dürftigen Raume. Kurz darauf bogen wir links ein durch den Wald. An manchen Stellen waren Bäume über die Straße herabgefallen, an anderen waren die Aushöhlungen des Weges mit Stücken von Eucalyptusrinde ausgefüllt, manchmal zog ein felſiges Bachbettchen über die Straße, bei welchem wir abſitzen mußten. Wir kamen am Ende des Waldes an eine Hütte zur Aufbewahrung von Stroh, wo wir den Wagen und das Pferd ließen,

und begannen mit einem anderen Manne, den wir dort getroffen hatten, den Wald zu durchſtreifen. Der Mann war der Sohn eines Deutſchen, wußte aber kein deutſches Wort mehr; er war ein vortrefflicher Schütze. Wir ſahen eine Menge Roſe Hill Parrots, und Vives erlegte deren fünf, ſowie einen Woodbecker und eine Art kleinen Specht. Wir kehrten zum Wagen zurück und nun ging es gegen die Schlucht zu, wo ſich die Wallabys aufhalten. Wir fuhren durch den Buſch, ſo weit wir konnten und ließen, nachdem wir einen Imbiß genommen hatten, den Wagen mit allen Sachen dort ſtehen — ſo groß iſt die Sicherheit in jenen Gegenden. Wir ſtiegen dann hinab gegen das Thal. Als wir in die Mulde angekommen waren, erblickten wir auf einem hohen Eucalyptus einen Mountain Bear, auf den Vives ſchoß. Die Höhe, in der ſie ſich aufhalten, und das dichte Haar dieſer Thiere machen es jedoch ſchwer, ſie herunterzuholen. Während der Zeit erblickte man einen anderen größeren auf einem anderen Aſt. Neunmal mußte Vives auf beide ſchießen, bevor ſie herunterkamen, und noch mit zerſchmetterten Füßen und blutend klammerten ſie ſich an den Aeſten an. Wie ſie von der Höhe herabfielen, gab es einen gewaltigen Stoß. Es waren beide Weibchen, eines ſehr groß mit einem unbehaarten Jungen im Beutel. Sie ſollen immer blos ein Junges werfen. Wir ließen

ſie auf einem Baumaſt, um ſie bei der Rückkehr zu nehmen, und nun ging es auf Wallabys. Der Mann mit dem Hund nahm die Tiefe des Thales, während wir uns mühſam durch dichtes Buſchwerk von Caſuarinas, Honeyſuckles, Tee Tree, Mirtles &c. fortſchleppten, bis wir einige vortretende Stellen unter ausgehöhlten Felſen erreichten, auf welchen wir uns aufſtellen ſollten. Während des Gehens ſahen wir zwei Wallabys mit Blitzesſchnelle durch den Buſch hüpfen. Wir warteten eine Zeitlang, der Wirth von Picton hatte ſich tiefer aufgeſtellt. Ich ſah einen ſchönen Wallaby ſeiner Sache ſicher auf den Felſen herumhüpfen, jedoch auf der anderen Seite des Thales, durch welches ſich windend ein Fluß auf Felſenbett mitten durch unbewohntes Urwaldland rauſcht. Der Wirth ſchoß auf einen, aber vergebens. Endlich kam der Mann und der Hund, unſer Trimmer, der erſtere hatte keinen einzigen Wallaby geſehen. Wir gingen zurück, für dieſen Tag die Hoffnung aufgebend, einen Wallaby zu ertappen. Doch ſiehe da, auf einmal hören wir den Hund bellen. Vives und der Wirth ſtellen ſich an zwei klareren Stellen auf und Letzteren paſſirt der Wallaby, den er mit einem Schuß in den Kopf erlegt. Wir gingen nun, nachdem wir die Mountain Bears genommen hatten, zum Wagen zurück mit unſerer ſchweren Beute beladen. Wir hielten uns noch an der anderen

Seite der Fahrſtraße neben Maisfeldern, nach denen die Papageien ſehr lüſtern ſind, auf, wo Vives wieder einen Roſe Hill ſchoß, und fuhren zum Gaſthauſe zurück, wo wir das Eſſen fanden. Unterwegs ſchoß Vives vergebens auf einen Kingsfisher, dafür erlegte er aber einen White Tale. Nach dem Eſſen gingen wir in den Garten auf Flying Foxes, die das reife Obſt zu naſchen kommen, ſahen aber keine und fuhren mit dem Zuge nach Sydney zurück. Der Wirth gab uns noch am Bahnhofe einen Wallaby und eine Iguana, welche hier häufig vorkommen und die ſein Bruder geſchoſſen hatte. Um 10 Uhr waren wir wieder in der Stadt.

23. März. Wir brachten den Tag mit Einkäufen, Briefſchreiben und dem Vorrichten unſerer Sachen zu. Unter den Gegenſtänden, die ich kaufte, waren einige Emu-Eier um 4 Shilling das Stück, und ein ſolches in Silber gefaßtes für 30 Shilling, ferner ein Opoſſumfell für 6 Shilling. Wir gingen gegen Abend etwas ſpazieren und zu einigen Buchhändlern, mehrere hatten jedoch ſchon um 7 Uhr geſchloſſen. Ueberhaupt werden die Läden hier frühzeitig geſperrt und ſpät geöffnet, wie dies der engliſchen Sitte gemäß iſt. Um 8 Uhr iſt alles zu, erſt nach und nach thut ſich ein Laden nach dem anderen auf, bis um 9 Uhr erſt die Handels- und Geſchäftsſtunde beginnt. Die

meiſten Ladenthüren beſtehen aus einzelnen Stücken, die man auf einem Rollſtab in die dazu gehörigen Keller hinunterläßt. Frühzeitig werden wohl die Gaſſen aufgeſpritzt, was nicht wenig zur Annehmlichkeit des Spazierens in den Morgenſtunden beiträgt.

24. März. Wir gingen wie üblich um 7½ Uhr zu St. Patrick in die Kirche, es waren viele Leute anweſend, die wahrſcheinlich vor ihren Arbeitsſtunden ſich dort einfinden, ſowie eine Menge Schulkinder. Wir gingen dann zur Poſt, wo wir aber keine Briefe fanden. Ich richtete alles ein und kaufte noch für 1 Pfund zwei kleine Papageien, ſo daß wir mit dem Cacadu aus den Blue Mountains zwei Käfige mitzuſchleppen hatten. Nach dem Frühſtück fuhren wir zum Circular Quai, wo die Dampfbarcaſſe wartete, die uns auf die »Zealandia« führen ſollte. Sie ging erſt um 2 Uhr ab und wir hatten eine halbe Stunde zu warten. Gleich zeigten ſich einige Schwierigkeiten mit unſeren Papageien. Der Officier, der das Gepäck aufnahm, wollte ſie nicht zulaſſen ohne eine Ordre der Agentie, wohin ich mich gleich begab; der Agent ſagte mir, daß keine Vögel mitgenommen werden dürfen, er daher keine Erlaubniß geben könne, ich möge aber mit dem Bord-Fleiſchhauer ſprechen, und dieſer würde ſie aufnehmen. Ich fuhr wieder

zur Barcaſſe zurück und der Officier war zufrieden. Wir fuhren an Bord; die Barcaſſe war überfüllt mit Leuten, welche theilweiſe mitfuhren, theilweiſe nur mitkamen, um Bekannten Lebewohl zu ſagen, Mancher auch nur aus bloßer Neugierde. Wir legten an die »Zealandia« an, das Verdeck war dicht beſetzt mit Leuten, unſer Gepäck kam ein Stück nach dem anderen auf die Poupe und nicht ohne Mühe konnten wir es herausſuchen. Doch wieder gab es eine Schwierigkeit mit den Papageien; man wollte ſie nicht auf's Verdeck bringen ohne Erlaubniß des Purſer. Ich lief zu dieſem, der mir zwar die Erlaubniß ertheilte, allein ich müſſe ein Pfund für jeden Käfig zahlen, was ich auch that, und der Fleiſchhauer müſſe ſie in Obhut nehmen. So hält die Geſellſchaft durch dieſe Mittel das ſicher läſtige Mitſchleppen vieler Vögel fern. Der Geſchäftsführer von Bright & Brothers kam freundlichſt an Bord, um uns Lebewohl zu ſagen und mich dem Capitän vorzuſtellen. Wir hatten unſere Sachen hinunter geſetzt, in meiner Cajüte war es Dank der beiden Oberlichter luftig und kühl. Die Dampfbarcaſſe, die uns gebracht hatte, entfernte ſich, die Leute, die Freunde oder Kinder an Bord hatten, winkten mit den Sacktüchern zu und allmälig dampfte die »Zealandia« hinaus. Wir kamen an den Kriegsſchiffen, worunter ein kleines franzöſiſches, und an dem »Orient«, einem Rieſenſchiff mit zwei Kaminen

und vier Maſten, vorbei. Ich zeichnete noch den lieblichen Grund des Hafens mit der Feſtungs-Inſel in der Mitte. Zwei Dampfer, welche uns zu beiden Seiten fuhren, waren beladen mit Leuten, welche auf die Geſundheit tranken und Lebewohl zuriefen; es war ein Zurufen, ein Schreien, ein Winken mit den Hüten ohne Ende, manche warfen ſogar das Glas in die Fluten, und dabei ſpielte Muſik auf einem der Dampfer, der ganz beflaggt mit uns gleichen Schritt hielt. In der Nähe der Heads angekommen, pfiff er dreimal, unſer Schiff ebenfalls und mit einer Abſchiedsmuſik entfernte ſich allmälig das Boot. Frauen hatten die Sacktücher an ihren Schirmen feſtgebunden und winkten uns noch eine Zeitlang zu. Das andere Boot hielt noch eine Weile neben uns an, auch dieſes entfernte ſich, abermals wiederholten ſich Zurufe und Winken. Wir dampften hinaus, die flink ſegelnden Cotteryachten, die uns das Geleite gegeben hatten, blieben im Hafen zurück. Prächtig in ihrer Wildheit boten ſich uns die dunklen Abſtürze der North Heads und die phantaſtiſche Leuchtthurmſpitze mit dem höheren Rücken des neuen Doppelleuchtthurms. Ein Dampfer der A. S. N. C. fuhr eben hinaus. Das Meer war ruhig und kaum gekräuſelt, der Wind leicht von Nordoſt, ſo daß wir die Fock-, Gaffel- und Stagſegel ſetzen konnten. Einige Delphine hüpften in unſerer Nähe, wir ſahen auch eine

Schaar großer Vögel dahinfliegen. Allmälig wurden die Contouren der Küſte undeutlicher, noch blinkten die ſchönen Sandufer von Manly Beach und die weiteren nördlichen in der Abendſonne, während Lazurſchatten auf den Abſtürzen lagen. Die Sonne ging klar hinter der Küſte unter, ſie noch mit ſanftem Lichte vergoldend. Kein Schiff war zu ſehen, die Paſſagiere verſammelten ſich theils auf dem Hurricandeck, theils auf dem Hauptdeck bis zur Speiſeſtunde. Nach Tiſch wurde im Salon auch etwas muſicirt und geſungen. Der Abend war ſchön, der Himmel voll Sterne, unſer Schiff dampfte ruhig und ſtill hinaus.

25. März. Um $7\frac{1}{2}$ Uhr wurde der täglichen Regel gemäß dreimal gepfiffen, um die Paſſagiere aufzuwecken. Als ich auf Verdeck kam, war der Tag ſchön, es wehte aber eine friſche Briſe von Nordoſten, die jedoch im Laufe des Vormittags nachließ. Drei große ſchöne weiße Albatroße mit dunklen Flügeln gaukelten umher, die Wellen mit den Spitzen der Flügel kaum berührend, und kamen dann und wann ſo in die Nähe des Schiffes, daß man ihre mächtigen Schnäbel genau beobachten konnte. Auch braune Puffinus-artige Vögel mit den ſpitzen Flügeln waren hin und wieder zu ſehen. Dafür war aber kein Schiff weithin auf dem einſamen Meere zu erblicken.

Der Himmel war klar und ſonnig, nur hie und da mit leichten Wölkchen bedeckt, die Luft lau, die Briſe hörte allmälig auf und ſonnig und ruhig war es gegen Mittag. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 33° 59′ S., Länge 155° 46′ Oſt. Zurückgelegte Strecke (S. 88. O.) 229 Meilen, Entfernung bis Three Kings 813 Meilen. Etwa um 2 Uhr hatten wir einen ſehr heftigen Regenguß, der ſich ſchon ſeit langer Zeit durch dichte, im Nordoſten aufſteigende Wolken angekündigt hatte, er dauerte aber nur etwa eine Viertelſtunde und von Neuem ſchien die Sonne klar und leuchtend über die geglättete Meeresfläche. Abermals ſahen wir gegen 3½ Uhr zwei Albatroße. Im Laufe des Nachmittags ſahen wir wieder ein Paar derſelben, ſowie auch luſtige braune Puffinus, wahre Luftgaukler, die kaum die Welle berühren. Etwas vor 7 Uhr fing es abermals zu regnen an, es war aber wieder nur ein vorübergehender Schauer, der Himmel ſchaute jedoch noch regneriſch aus und war grau und umwölkt. Der Abend ſetzt ſich aber ruhig fort.

26. März. Während der Nacht ſoll es ziemlich bewegt geweſen ſein, in unſeren Cajüten war es aber angenehm friſch und der Schlaf erquickend. Als ich in der Früh auf Verdeck kam, war ein ſchöner friſcher Morgen, die Briſe wehte munter

von Nordoſt und das Meer ſchäumte fröhlich, hin und wieder von dunklen, Puffinus-artigen Vögeln mit bogenartigen, ſtark zugeſpitzten Flügeln belebt. Nach dem Frühſtück ſammelten ſich die Meiſten auf Verdeck, die Männer namentlich mit dem Schieben von runden Brettſtücken in markirte Vierecke und mit Strick-Ringen-Spiel (Quoit) beſchäftigt. Wir hatten die vorderen Gaffelſegel geſetzt, mußten ſie aber wieder ſchließen, weil der Wind ſich mehr nach vorne drehte. Die Luft war labend lau und dabei belebend wie die offene Seeluft. Gegen 10 Uhr ließ der Wind allmälig nach und das Meer erſchien leuchtend und ſchimmernd im klaren Sonnenſchein. Ein prächtiger Albatroß flog um 2 Uhr ganz nahe von unſerem Buge mit Blitzesſchnelle vorbei, und kaum wollten wir ihn betrachten, war er ſchon weit Achter von uns. Kein Segel iſt weit und breit auf der großen Meeresfläche zu ſehen. Nur um 6 Uhr Früh hatten wir in einer Entfernung von etwa 6 Meilen einen Dampfer der Union Company paſſirt. Unſere Tagesbeobachtungen ſind folgende: Breite 34° 5′ S., Länge 160° 37′ Oſt. Zurückgelegte Strecke (S. 89. O.) 239 Meilen, Entfernung nach Three Kings 574 Meilen. Um 2½ Uhr hatten wir Firedrill und gleichzeitig Revue der Leute. Alle wurden durch einen Pfiff zuſammenberufen, und ſtellten ſich in Parade angezogen in zwei Reihen auf der Backbordſeite des Schiffes auf. Die letzten

waren die Chineſen, rechts die mit blauen Terlis uniformirten Feuerleute, links die weiß gekleideten, fettſtrotzenden Köche und chineſiſchen Stewarts. Da etwas Seegang war und das Meer dann und wann bis auf Verdeck ſpritzte, war es nur zu komiſch zu ſehen, welche Sprünge dieſe Celeſtials im lachenden Scherze machten. Bald rieben ſie ſich die Hintern ſcherzend an einander, bald machten ſie einen Sprung mit einem Fuß wie ein Marionettchen, bald flog einem der Hut ab und die anderen klaubten ihn lachend und ſcherzend auf. Bald kam aber der Capitän, der Purſer las die Namen und das Scherzen war zu Ende. Die Mamieringen wurden herausgezogen, Stewarts brachten Exſtinctoren und nun ging es an die Arbeit des Feuerlöſchens. Die Pumpen ſpritzten gewaltig ins Meer auf der Lee- (Steuerbord-) Seite. Der Capitän inſpicirte, daß Alles in Ordnung war, und nun vertheilte ſich die Mannſchaft nach den verſchiedenen Booten, auf welche ſie je 14 auf die kleineren, je 18 auf die größeren kamen. Das Ganze ging ſcherzend und lachend zu, der zweite Officier las die Namen der Bootsmannſchaften und ein Pfiff des Bootsmanns ließ Alle auf ihre betreffenden Plätze verſchwinden und bald in die gewöhnlichen Arbeitskleider zurückgehen. Im Laufe des Nachmittags legte ſich die Briſe faſt gänzlich, und auch das Meer wurde ſanft und ruhig. Die Sonne ging klar unter und der

Himmel erglänzte von Sternen. Wir hatten manchen braunen Puffinus-artigen Vogel fliegen geſehen und gegen Abend auch einen der kleinen Albatroße. Der Abend war ruhig und glatt dampften wir hinaus.

27. März. Der Morgen nach einer ruhigen Nacht war herrlich. Blaues Meer und blauer Himmel, ſelbſt die Natur ſchien den Sonntag zu feiern. In dem zweiten Salon wurde auf der Credenz ein Altar aufgeſtellt und dort um $7^3/_4$ Uhr von dem an Bord anweſenden Geiſtlichen die Meſſe geleſen. Es war rührend, die kleine katholiſche Gemeinde in dem Schiffsſalon vereinigt zu ſehen, um den Herrſcher der Meere und der Winde anzuflehen. Eine Dame communicirte auch. In den Frühſtunden flog ein mächtiger Albatroß in der Nähe des Schiffes umher, aber auch heute war kein Segel weit und breit auf dem ſonnigen Horizont zu erblicken. Um $10^1/_2$ Uhr war im Salon engliſcher Service, den der Capitän abhielt, während ein anderer Paſſagier auf dem Harmonium ſpielte und mehrere ſangen. Der Tag zog ſich weiter ſchön fort, die Briſe blies ſtets von Nordoſten, war aber viel leichter, ſo daß ſie kaum den Rücken der langen ſanften Wogen kräuſelte; erſt Nachmittag zwiſchen drei und vier Uhr wurde ſie etwas friſcher, der Himmel blieb jedoch ſonnig

und ſchön, nur hin und wieder mit einigen leichten Haufwolken verſehen. Ein ſchöner weißflügeliger Albatroß flog an uns vorbei, während drei andere von den großen faſt den ganzen Nachmittag hindurch in der Nähe des Schiffes herumkreiſten, mit den Flügelſpitzen abwechſelnd die Oberfläche der Wogen kaum berührend. Auch mancher braune Puffinus-artige Vogel, ſowie ein einzelner fliegender Fiſch war dann und wann zu ſehen. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 34°65′ S., Länge 165°52′ Oſt. Zurückgelegte Strecke (Oſt) 261 Meilen, Entfernung bis Three Kings 313 Meilen. Während des Nachmittags blieb die See ruhig und der Himmel ſchön, erſt um 4½ Uhr drehte ſich der Wind auf Oſt-Süd-Oſt, aber leicht, und wie begreiflich hatte man raſch eine fühlbare Temperatur-Differenz. Der Steuerbord Seebrecher wurde angeſchraubt. Viele ſpazierten ſowohl vor, wie nach Tiſch eine Zeitlang auf Verdeck und Abends verſammelten ſich die Meiſten in dem luftigen Salon, wo ſie ſich theils mit Leſen, theils mit Muſik beſchäftigten. Der Himmel war ganz klar und vom tiefſten Blau, das Meer wälzte ſich wohlig und ſanft und märchenhaft ſtill glitten wir dahin. Nichtsdeſtoweniger gab das Schiff dann und wann einen Roller, mit dem ſich harmoniſch der Kirchengeſang des Abends verſchmolz, deſſen Worte mächtig in dem Salon wiederhallten und ſich weithin mit der Briſe verloren.

28. März. Die Nacht verging ziemlich ruhig, aber recht kalt, die Briſe blieb von Südoſten und war auch ſo am Morgen. Der Tag war ſchön und ſonnig und zwei der kleineren Albatroße flogen wie flugesmüde mit dem Winde an uns vorbei. Dann und wann kam noch eine große lange Welle von Nordoſten, allmälig hörten aber auch dieſe auf und mit geſchwellten Gaffel- und Fockſegeln glitt das Schiff ruhig auf den nur leicht gekräuſelten Wogen dahin. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 34°17′ S., Länge 170°58′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 253 Meilen (S. 88. O.) Entfernung bis Three Kings 60 Meilen. Der Nachmittag verging ſchön, dann und wann kam eine große Nordoſtwelle und das Schiff tauchte in ihren Buſen und erhob ſich wieder von Neuem, einen förmlichen Regenbogen von Schaum in ihrer Aushöhlung laſſend. Wir ſahen während des Nachmittags mehrere Tölpel, drei flogen hinter einander in munterem Fluge, denen zwei voraneilten, nahe am Schiffe vorbei und man konnte ganz genau ihre blaſſe Kehle, den langen gehackten Schnabel und ihre ſchönen ſchwarzen Flügel beobachten. Manchmal war es auch ein einſiedleriſcher Mollyhawk, der unbekümmert um die Tölpel in der Nähe des Schiffes herumflatterte, oder ein weißbauchiger Puffinus, eine Art, die verſchieden war von denjenigen,

welche wir bisher gesehen hatten. Gegen 2½ Uhr erblicken wir zu unserer Linken die undeutliche Contour der Three Kings Felsenriffe. Erst um 5 Uhr erreichten wir die Seite derselben und wild und phantastisch schauten die drei Hauptinseln in ihren dunklen Lazurtinten aus. Die östlichste der Gruppe ist die größte und weniger steile, während jene jähe Abstürze aufweisen, zeigt diese blos tief durchfurchte Ravinen und sonnige Höhen. Sowohl im Nordosten gesehen, wo sie sich coulissenartig mit ihren dunklen Kegeln an einander reihen, sowie auch im Nordwesten, wo jedes Inselchen für sich allein steht, sind sie schön anzuschauen, man möchte sagen wie die gelösten Kerne eines Rosenkranzes. Von Three Kings nach Auckland rechnet man 273 Meilen Entfernung. Wir sahen nach Tisch das drehende Licht der etwa 300 Fuß hohen, in der Entfernung aber ziemlich niedrig erscheinenden Spitze von Cap Maria Van Diemen. Der Wind wehte frischer wie zuvor von Südosten und eine mächtige See von Nordosten rollte hinab durch den Canal, auf seiner Höhe mit dem Südostwinde lämmernd und bald aufsteigend, bald sich senkend wie ein schwellender Busen. Nach kurzer Zeit erblicken wir an unserer Seite den Leuchtthurm von Maria Van Diemen Cap, der ganz schön in der mondlosen aber sternenhellen Nacht leuchtet. Wir sind um 8½ Uhr demselben gegen-

über und während die Briſe friſch und kalt auf Verdeck weht, verſammeln ſich die Meiſten im Salon und unterhalten ſich mit Muſik und Geſang.

29. März. Die Nacht verging bei rollender See, aber klar. Als ich des Morgens um $7^1/_2$ Uhr auf Verdeck kam, rollte eine mächtige See von Nordoſten gegen die jähen Abſtürze von Poor Knights, von einer friſchen Briſe von Süden gekräuſelt. Der Anblick der Küſte war fremd und wild, jähe Abſtürze, ockergelb oder weißlich, waldige Höhen, in welchen die Felſengrate hinaufragten, eine mächtige Höhle, gelb und tief im Schatten, an deren Fuße das Meer wild brandete. Ich ſkizzirte die Umriſſe von Poor Knights und dann eine iſolirte Gruppe von Felſenkegeln im Süden derſelben, welche an die Faraglioni von Capri mahnen. Phantaſtiſch in ſeinen Umriſſen nahm ſich das Cap Bream der Nordinſelküſte aus, die flacher und niedriger, bloß als ein duftiger Saum erſcheint. Wir kamen an den Tamariri oder Hen & Chickens Inſeln vorbei, die uns zerklüftete Abſtürze und phantaſtiſche bizarre Contouren darbieten. Wir paſſiren dieſelben um $10^1/_4$ Uhr. Links in der Ferne ſehen wir dunſtig die Moko Hinou Inſeln, in drei Theile von einander getrennt, dann die ſtattliche Little Barrier Inſel vor uns, während wir allmälig rechts in den Golf von Hauraki

einbiegen. Das Meer wird ſtill, nur von der Landbriſe von Süden gekräuſelt. Himmel und Meer ſind vom ſchönſten Blau. Hunderte von Tölpeln beleben dieſe Küſte und man ſah ſie namentlich in der Nähe der Knights in ganzen Zügen emporſteigen und in den tiefen Wellenthälern ſich niederlaſſen oder gemüthlich dem Schiffe entlang fliegen. Zur Linken ſieht man in der Ferne die dunſtigen Umriſſe der großen Barrier Inſel, welche wie in zwei Gruppen getrennt zu ſein ſcheint. Dann tritt allmälig die Inſel Tiri Tiri an uns heran, von dem Leuchtthurme überragt mit eher plateauartigem Rücken. Zur Rechten bietet uns die Küſte falaiſenartige erdige Abſtürze, von hin und wieder mit Feldern bebauten Rücken überragt. Links erſcheint uns der dunkle in der Form etwas an Vulcanello mahnende Vulcan von Rangitoto mit ganz waldigen Lehnen, üppig die Lava-Abrutſchungen und pechschwarzen Vorſprünge bekleidend, welche aber dann und wann noch ſchwarz und kahl emporragen. Es dauerte nicht lange, bis wir den Schoner des Piloten mit gehißter Flagge erblickten. Wie derſelbe in unſerer Nähe lavirte, kam der Pilot um 3 Uhr in einem kleinen Boot mit zwei Matroſen auf uns zu. Der Pilot, ein ältlicher Mann mit poſſenartigem Rock, kam auf einer Strickleiter an Bord und gab dem Capitän, nachdem er ihn begrüßt hatte, die letzten Zeitungen. Wir zogen geradeaus, ließen links

einen eiſernen Skelett-Leuchtthurm, der einen Riff bezeichnet, ſo wie auch vorher rechts und links zwei Riffe am Ufer, die gleichfalls durch eiſerne Stangen mit einem Vierecke gekennzeichnet waren. Allmälig entfaltet ſich uns das Panorama von Auckland, rechts ſehen wir den hübſchen North Shore mit vielen engliſchen Kiefern bewachſen und mit eleganten Häuſern beſetzt. Ein kleiner Dampfer kam gerade herab um die rundliche kuppenartige Spitze, welche den inneren Hafen begrenzt. Links bot ſich uns, auf den Abhängen der Hügel hingelagert, Auckland. Der Himmel war umwölkt, die Briſe wehte kalt von Südoſten und die Landſchaft bot ſich uns nicht ſo ſchön dar, wie in Sonnenglut getaucht. Im Hintergrunde ſah man hinter dem kleinen Rücken zwei vulcaniſche coniſche Kegel auftreten, worunter Mount Eden der größere links, von dem man den ſchönſten Anblick auf die Stadt genießt. Wir legten auf einem großen, weit hinausgebauten Wharf, auf welchem eine Menge Leute und Wagen warteten, mit unſerer Breitſeite an, was jedoch eine gewiſſe Zeit in Anſpruch nahm, bevor wir geankert und vertaut waren. Es war 4 Uhr, als wir ankamen, und erſt 20 Minuten darauf konnten wir ans Land gehen. Gerade fuhr die »Rotorua« der Uniongeſellſchaft nach Sydney ab. Ueber die gelegte Brücke ſtürzten ſich nun alle Leute in wildem Durcheinander. Wir

nahmen einen zweiſpännigen Wagen für ein Pfund, der uns in der Stadt herumführen ſollte, da es ſchon zu ſpät war, um noch mit Sicherheit Mount Eden erreichen zu können. Wir fuhren zuerſt zu St. Patricks Domkirche; es iſt ein einfacher Steinquadernbau von dem dunklen trachytartigen ſehr harten Stein, den man hier bricht, mit hölzerner Dachung und Façade, im ganzen aber nicht ſehr ſchön, man beabſichtigt jetzt eine neue größere Kirche an derſelben Stelle zu errichten. Unweit davon baut man eine neue hölzerne katholiſche Kirche. Ueberhaupt ſind viele Häuſer aus Holz. Auch gibt es ein Nonnenkloſter, eine daneben gelegene Anhöhe krönend, wohin auch Omnibuſſe fahren, wir hatten jedoch nicht Zeit, uns dahin zu begeben und mußten uns begnügen, den Glockenthurm mitten unter Baumgruppen aus der Ferne zu ſehen. Wir fuhren dann in Queen Street, die Hauptſtraße der Stadt, eine große ſchöne Straße mit einigen ſehr hübſchen Bauten und ſchönen Läden. Unter den erſteren zeichnet ſich namentlich die Townhall mit Uhrthurm, einige Bankhäuſer und ein großes Wollmagazin von einer Londoner Weltfirma aus. Wir hielten uns bei einem Buchhändler auf, wo wir Maori-Photographien um $^1/_2$ Shilling das Stück kauften, begaben uns dann in eine Seitengaſſe links zur Poſt, wo wir ein paar Briefe aufgaben, und fuhren zu einem Curioſitäten-Laden, deſſen Eigen-

thümer ein Franzoſe iſt. Ich kaufte eine Matte um 18 Shilling, eine Gürteldecke um 2 Shilling, dann eine Lanze und zwei Ruder, lauter Maoris-Sachen, um 1½ Pfund. Für einen Nautilus aus Neu-Caledonien zahlten wir 1 Shilling. Der Mann hatte auch einen lebenden Lemur aus Madagascar, ſowie mehrere Sachen aus den Salomon- und Fiji-Inſeln. Holzsculpturen hatte er keine und er ſagte, daß die Maoris, wenn ſie ſolche haben, dieſelben nur ſehr theuer verkaufen. Wir fuhren noch hinauf auf der Straße gegen Mount Eden zu, erblickten dieſen mit mehreren engliſchen Kiefern auf der Lehne und von der Nähe des Friedhofs aus überſahen wir die ganze ſich auf mehreren Höhen und Mulden hinziehende Stadt mit dem Hafen und dem vorſpringenden Wharf, ſowie den Drydock links davon (wenn man das Meer anblickt), der aber zu klein iſt, ſo daß man jetzt einen größeren zu bauen beabſichtigt. An der hochgelegenen Wesleyſchen Kirche vorbei kamen wir wieder zum Wharf, vor welchem zwei Zelte aus Leinwand und ein paar Rudern von Maoris roh aufgeſtellt ſich befinden. Wir ſahen eines, das eben von drei Männern aufgeſtellt wurde, in dem anderen waren ein paar Weiber, die ihre kurzen Pfeifen rauchten und Waſſermelonen verkauften. Wir ſchenkten ihnen einen halben Shilling, ſie wollten uns eine Melone geben, wir fuhren aber davon. Wie mir erzählt wird,

nimmt die in den letzteren Jahren in ſo großer Abnahme ſtehende Maori-Race gegenwärtig wieder etwas zu. Eigenthümlich iſt, daß die Miſchlinge mit Europäern, die ſehr ſchön und intelligent zu ſein pflegen, faſt Alle bruſtkrank ſterben. Wir kehrten gerade um 6 Uhr an Bord zurück, als man die Glocke zum Eſſen läutete. Zahlreiche Leute waren am Wharf verſammelt, um Bekannte zu begleiten und ihnen Lebewohl zu ſagen. Wir hatten ſchon die Hauptproviante eingeſchifft und auch mehrere Ochſen, die ſich ſehr wild auf Verdeck benahmen, ein großes Boot, mit Hammeln beladen, lag an unſerer Seite und die armen Thiere wurden eines nach dem anderen mit einem Strick, der zwiſchen den Vorderfüßen über den Rücken gezogen war, gehißt. Wir ſetzten das Fockſegel, um uns vom Wharf zu entfernen, um $7^3/_4$ Uhr wurden die Taue gelöſt und allmälig dampfte man hinaus. Noch ertönten Lebewohl-Zurufe vom Ufer, bis Wharf, Häuſer und Lichter nach und nach verſchwanden. Um $8^3/_4$ Uhr ſetzten wir den Piloten auf ſeinen Schoner ab, weswegen wir eine Zeit zu warten hatten, weil derſelbe ziemlich entfernt war. Wir hielten dann um $9^1/_4$ Uhr, um von dem kleinen Dampfer »Southern Cross« die Poſt aus Fiji, die verſpätet gekommen war, noch aufzunehmen.

30. März. Die Nacht verging bei rollender See. Um 7 Uhr Früh ſperrte man unſere Oberlichter ganz zu, da ein friſcher Oſtwind viel Giſcht auf Verdeck brachte. Der Wind nahm im Laufe des Morgens zu, nur die Leeſeite war trocken und auch da wirbelte die Luft im Seeſtaub. Das Meer, welches über unſere Deckkajüte ſpritzte und das ganze Hurrican-Deck wuſch, ſtürzte dann auf der anderen Seite in Iris ſpielenden Waſſerfällen herab, welche ſchließlich, beſchränkt auf Tropfen, ganz verdunſteten zu einem feinen durchnäſſenden Staub. Zahlreiche ſpitzflügelige Puffinus flogen um uns umher, manchmal unſeren Bug förmlich ſtreifend, oder es waren ſchwerfälligere weiße Tölpel, welche in dieſem Seeſtaub ihren Bacchanal zu ſpielen ſchienen. Der Himmel, anfangs blau, und ſonnig, wurde nach 9 Uhr umwölkt, dann und wann ſpülte das Meer auf Verdeck und gab damit den dort aufgeſtellten Schafen eine Wäſche. Das Barometer, das geſtern ſehr ſtark geſunken war, ſtieg allmälig langſam hinauf. Gegen 2 Uhr war eine leichte Abnahme, welche jedoch nicht lange währte. Das Meer wälzte ſich mit gleicher Macht dahin, der Wind war wohl weniger ſtark, aber deſto größer der Seegang. Gegen 4½ Uhr klärte ſich das Wetter gänzlich auf und über dem ſchäumenden Meere erglänzte als eine wahre Wohlthat blauer Himmel. Zahlreiche Mollyhawks

umkreiſten das Schiff in ihrem wilden Fluge und ſchienen ſich in ihrem Geflatter mitten unter dem Staubregen der Wellen beſonders zu gefallen. Dann und wann flog auch ein mächtiger Albatroß gravitätiſch einher. Dieſen gewiſſermaßen als Nebenbuhler dienten die braunen ſichelflügligen Puffinus-Arten, die ſich in Menge neben uns erhoben. Und wie flink flogen ſie, dieſe Kinder des Meeres, wo ſich kein anderer Vogel hingewagt hätte. Manchmal kam eine größere Welle und wuſch über das Hurrican-Deck und wie ein Regen tröpfelte es in den Salon hinunter. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 34°18′ S., Länge 176°20′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 173 Meilen (Cours verſchieden), Entfernung bis Navigator Islands 1383 Meilen. Während des Nachmittags ließ das Wetter nicht nach, fortwährend gingen Wellen ab und zu über das Verdeck und wuſchen dasſelbe ab. Es war recht warm in den Cajüten, wo alles geſchloſſen war, nichtsdeſtoweniger verſammelten ſich die Meiſten im Salon, wo auch Muſik gemacht wurde und wo ſich die Mehrzahl mit Reden und Leſen oder Singen beſchäftigte. Draußen wehte der Wind friſch und kalt, während es drinnen ganz warm war. Der Himmel war nur theilweiſe bewölkt, ſonſt mit ruhig ſchimmernden Sternen beſetzt, die Wolken aber zerriſſen und ſchwarz. Später gegen Abend zu ſchien der Wind etwas nachzulaſſen,

nicht ſo aber der Seegang. Alle Cajüten auf der Steuerbordſeite lecken etwas vom Verdeck aus, dafür wird aber das Oberlicht im Salon geöffnet und kühle friſche Luft dringt von Neuem herab.

31. März. Die Nacht verging rollend. Eine ſchwere See von Südoſten wälzte ſich herab und wuſch alle Weile mit tobenden Schlägen auf Verdeck, ſo daß die hölzerne Decke des Winch Dampfrohres, das auf der rechten Seite der Cajüten entlang führt, weggeriſſen wurde, man fing ſie aber auf Verdeck noch auf. Achter wurden drei Schafe und ein Käfig mit 12 Gänſen weggewaſchen. Der Himmel war bewölkt, klärte ſich aber ſpäter nach und nach auf, ſo daß man gegen Mittag gute Beobachtungen machen konnte. Sie waren: Breite 30°35′ S., Länge 178°12′ Oſt. Zurückgelegte Strecke 226 Meilen (N. 33. O.), Entfernung bis Navigator Islands 1117 Meilen. Wir hatten das Fock-, an drei Maſten Gaffelſegel und zwei Querſegel vorne, Nachmittags ſetzte man auch das Hauptquerſegel am Hauptmaſte. Das Schiff ſchoß behende dahin durch die bewegte, tiefblaue, durchſichtige Flut, ſo daß wir etwa 12 Meilen per Stunde fahren mochten. Wir ſahen mehrere Albatroße langſam einherflattern, manchmal hielten ſie inne, ſchwebten faſt unbeweglich und ließen ſich dann auf den Wellen nieder, um eine Beute

zu erhaſchen. Auch manche von den braunen, weißſtirnigen waren zu ſehen, ſowie mehrere der braunen ſpitzflügligen Puffinus, aber nicht in ſo großer Menge wie geſtern. In die Cajüten auf der Steuerbordſeite, ſo wie durch die Thür des Companion tröpfelte es Nachmittags faſt nicht mehr und eine kühle erfriſchende Luft wehte herab durch die halb offenen Oberlichter. Um 1½ Uhr ſollte im Salon eine Geſangprobe abgehalten werden, man gab ſie aber wegen des zu ſtarken Seegangs auf. In Lee der Deckcajüte war es ſonnig und angenehm, auf dem Hurrican-Deck aber, wo Manche häufig naß wurden, wehte es kalt und ſcharf. Gegen Sonnenuntergang zu umwölkte ſich der Himmel etwas gegen Weſten, blieb aber ſonſt klar, dann und wann kamen noch größere Wellen, ſonſt aber war das Meer ruhiger und auch wir nahmen die Wellen günſtiger, da der Wind mehr Achter kam. Dann und wann kam ein größerer Stoß, der gegen die Breite des Schiffes anprallte. Der Himmel war aber klar und ſternenhell, die Sterne alle ruhig und auch der Seegang ſchien gemildert. Die meiſten Leute ſpazierten eine Zeitlang in Lee der Cajüte, nach Tiſch aber zumeiſt im Salon, wo man ſich mit Geſang und Muſik unterhielt, nur hin und wieder durch das cascadenartige Rauſchen einer Sturzwelle auf Verdeck unterbrochen, deren Getöſe ſich mit den

Klängen der Muſik, welche der Wind weiter trägt, vermiſcht. Durch das theilweiſe offene Oberlicht, ſowie durch das Gang-Oberlicht der Cajüten ſtrömt die kühle Luft mit Gewalt hinab. Auch die Oberlichter der Backbord-Cajüten ſind alle offen und es wird ganz friſch ſelbſt unter Verdeck.

31. März. Wir zählen den Tag doppelt, ſo daß wir zwei Donnerstage haben. Viele ſprechen darüber, Mancher verſteht es anfangs nicht. Die Nacht war ruhiger als die vorige geweſen, nichtsdeſtoweniger rollte das Schiff fort. Der Morgen iſt viel ruhiger, ſo daß wir auch auf der Steuerbordſeite unſere Oberlichter geöffnet haben, was eine große Wohlthat iſt, die friſche reine Luft ſtrömt labend hinein. Ich ſehe dieſen Morgen auch zwei der kleinen braunen Puffinus herumflattern. Der Himmel iſt wolkig, mit mehreren Federwolken verſehen und überhaupt grau und unſchön, wie er es mit Südoſt-Wind zu ſein pflegt. Dieſer muß jedoch abnehmen, da das Barometer fortwährend langſam ſinkt. Mehrere der Ochſen, wir haben deren ſechs, die blos auf Verdeck angebunden ſind, ſchauen ſehr ungemüthlich aus und der Fleiſchhauer ſagte mir lachend, man müſſe einen heute tödten, um ihm das Leben zu retten. Nach $10^1/_2$ Uhr verſammelten ſich Viele im Salon, um von dem Harmonium begleitet im Chor zu ſingen.

Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 26°37' S., Länge 177°34' Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 35½ O.) 291 Meilen, Entfernung bis Navigator Islands 828 Meilen. Der Tag machte ſich nach und nach immer ſchöner, ſo daß wir auf der Steuerbordſeite auch ganz gut gehen können und der Tiſchler die von den Wellen weggeriſſene Decke des Anker Winch Rohres wieder zuſchrauben und vernageln kann. Dabei fahren wir ſchnell und angenehm dahin. Da wir alle Segel geſetzt haben, auch das zweite Beſan-Dreieckſegel und zwei Stagſegel, ſo haben wir vier Dreieckgaffel-, ein Fock-, drei Quer- und zwei Stagſegel, die der günſtige Wind ſanft ſchwellen läßt. Wir hätten heute die »Auſtralia«, die von San Francisco herabkömmt, begegnen ſollen, doch halten dieſe nicht viel auf die Begegnung; ſehen ſie ſich, gut, ſehen ſie ſich nicht, auch gut, und ſo fährt jedes auf eigene Rechnung, ohne das Zuſammentreffen aufzuſuchen. Wir ſahen dafür im Laufe des Nachmittags einen der ſchwarzbraunen kleinen Puffinus und auch einen weißen Vogel mit kurzem Schweif, der von der Ferne geſehen dem Anſcheine nach ein Phaëton (Weibchen) zu ſein ſchien. Der Himmel, wiewohl noch theilweiſe wolkig, hatte an vielen Stellen noch einen blauen Grund und ſah viel ſanfter als des Morgens aus. Namentlich gegen Sonnenuntergang legte ſich der Wind bedeutend und es ſpazierte ſich ganz

angenehm auf Verdeck, auf welches nur dann und wann eine größere Welle etwas ſpritzte. Gegen Abend zu wurde die Luft kühler, der Himmel war umwölkt, die See aber ruhiger. Vergebens ſpähten Manche und lachten ſich dann unter einander aus, über den Schein eines Lichtes, das auf dem Kamm einer Welle entſtand oder einen fernen Stern hinter den Wolken errathen ließ, aber keine »Auſtralia« war zu ſehen. Des Morgens hatte man einen Tintenfiſch gefangen, den man als eine Seltenheit betrachtete. Abends verſammelten ſich die Meiſten im Salon, wo heitere Weiſen und Muſik erklangen. Auf einmal ſtürzen Alle auf Verdeck — es war 8¼ Uhr — die »Auſtralia« dampft an uns vorbei, man ſah blos ihr Maſtlicht. Wir ſalutirten gegenſeitig mit Bengal und Raketen.

1. *April.* Die Nacht war ziemlich ruhig geweſen, die warme Tropenluft machte es aber heißer in den Cajüten. Der Morgen war trübe; lange graue Schichtwolken auf einem lichtgrauen Grunde. Das Meer war viel ruhiger, aber der Wind noch friſch, ſo daß wir alle Segel, das obere Stagſegel ausgenommen, benützen konnten. Der ganze Vormittag war lau, ja warm zu nennen, eine wahre Wohlthat nach der kühleren Luft der vorigen Tage. Manchmal ſah man einen fliegenden Fiſch emporhüpfen und wieder tauchen, ſonſt war aber

kein Vogel am Horizonte. Nachmittags ſollten wir die Friendly Islands in etwa 40 Meilen Entfernung paſſiren; da der Himmel ſo wolkig iſt, werden wir ſie aber nicht ſehen können. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 22°42′ S., Länge 174°52′ W. Zurückgelegte Strecke (N. 32. O.) 281 Meilen, Entfernung bis Navigator Islands 547 Meilen. Des Nachmittags war der Himmel ſehr wolkig und gegen 3 Uhr fing der Wind an friſcher zu blaſen, ſo daß man die Oberlichter der Steuerbordſeite wieder ſchloß und feſtſchraubte. Es hatte ein ſehr regneriſches Ausſehen, bleierne Wolken hingen überall und ſchienen ſich weit im Weſten in Regengüſſe aufzulöſen. Wir ſahen einen der kleinen braunen Puffinus, wahrſcheinlich in Folge der Nachbarſchaft (etwa 100 Meilen) der Friendly Islands. Vergebens ſpähte das Auge nach Weſten, wiewohl die Inſel Kao 5000 Fuß hoch iſt, ſo war es nicht zu erwarten, daß man ſie bei dem wolkigen Himmel würde ſehen können. Wir hatten kurz vor 5½ und dann nach 6½ Uhr einen heftigen Regenguß, jedoch von kurzer Dauer. Der Wind legte ſich, das Meer wurde ruhiger, aber der Himmel blieb noch wolkig und dunkel. Die Luft war warm, man fühlte ſich in den Tropen.

2. *April.* Die Nacht war ruhig und der Tag begann mit milder weicher Tropenluft. Der Wind

war mehr nach Oſten gegangen, ſo daß wir die Querſegel zu benützen nicht mehr im Stande waren. Die Zelte waren weit ausgebreitet auf dem Hurrican-Deck, gerne ſitzt man dort im vollſten Genuſſe von Luft und Meer. In aller Frühe waren große Gewitterwolken, welche ſich aber nicht über uns brachen, ſondern weithin zogen und nur als tiefer Hintergrund für das ſonnige Bild dienten. Wir ſahen Früh in größerer Entfernung einen weißen Vogel, ob es ein Phaëton war oder ein anderer Vogel, konnte man bei der großen Entfernung nicht beurtheilen. Die Luft ſtrömte friſch in unſere Cajüten. Unſere Mittagsbeobachtungen waren folgende: Breite 18°35′ S., Länge 172°30′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 22½ O.) 280 Meilen, Entfernung bis Navigator Islands 265 Meilen. Des Nachmittags war die Luft labend, das Meer vom ſchönſten Azurblau und klar, leicht lämmernd darüber von einer ſanften weichen Luft. Wie gerne ſitzt man ausgeſtreckt und läßt ſich von der Briſe anwehen, die wollüſtig in den Haaren ſpielt und Einen mit Wonne umſchleicht. Wie gerne betrachtet man die Wolkenbildungen, ſchwere blendend weiße oder perlſchimmernde Haufwolken der phantaſtiſchſten Formen in allen Farben ſpielend, bald ſchillernd weiß, bald matt, bald perlgrau, bald tiefgrau. Dazwiſchen liegen noch kleine graue Schichtwolken, welche Regen verkünden. Ein Gewitter

zieht ſich im Weſten wie ein dunkler, grauer Vorhang, wir fahren aber weit davon unter ſonnigem Himmel. Wir ſahen zwei von den dunklen kleineren Puffinen unweit von uns herumflattern; aus welcher ſeligen, cocosbepflanzten Inſel mögen ſie hergeflogen ſein? Wie viel könnten ſie Einem nicht erzählen von bronzefarbigen Jungen, die dort am Korallenſtrande ſpielen? Wie viel Canoes werden ſie nicht in ihrem unbeſtändigen Fluge umflattert haben — aber dahin eilen ſie wieder, dieſe Kinder der Flut, im müden Fluge. Ich nahm um 5 Uhr ein Bad, das Waſſer war lau, aber noch nicht warm zu nennen. Große Gewitterwolken ſammelten ſich bald an und um $5^1/_2$ Uhr begann ein heftiger Regen mit dicken Tropfen, der von Oſten mit unglaublicher Gewalt auf uns herabkam. Das Waſſer lief in Strömen längs der Bordwand und ſtürzte in förmlichen Douchen vom Hurrican-Deck herab. Bald war es aber vorbei und wieder heller Sonnenſchein und graue Perlwolken winkten uns entgegen. Nach Tiſch fing wieder ein Regenguß an, die Nacht war finſter, aber ſiehe da, ſchon blinken wieder Sterne vor uns milde herab. So ſind dieſe Tropenregen; ein einfacher Guß, nach welchem ewiger Frühling folgt. —

3. April. In der Früh hatten wir Meſſe in der rückwärtigen Cajüte, welcher 33 Perſonen bei-

wohnten. Das Wetter war ruhig und ſchön. Als wir wieder auf Verdeck kamen, ſah man in der Ferne die Inſel Tutuila in zarten Contouren wie ein Märchen aus der Südſee am ſtrahlenden Lichte auftauchen aus einem ruhigen azurblauen Meere. Schöne langhalſige Sula-artige Vögel, die man hier auch Boobies nennt, fliegen wie verwundert an uns vorbei mit der neugierigen Zutraulichkeit wahrer Naturkinder. Auch weiße, uns unbekannte phantaſtiſche Vögel flattern in der Ferne herum. Nach und nach tritt die Inſel in ihren Contouren deutlicher an uns heran, anfangs ſcheinbar in zwei Gruppen getrennt, die ſich aber allmälig miteinander verbinden. Im Weſten iſt ein iſolirter Felſenkegel, der gleichſam die Endſpitze der Inſel bildet. Wie man ſich mehr und mehr annähert, ſieht man zwei vortretende Spitzen, bei der linken liegt die Anſiedlung von Leone, bei der dunklen rechten, vor welcher ein kleines getrenntes Riff liegt, befindet ſich der ſchöne, an 30 Faden in der Mitte tiefe Hafen von Pango-Pango, wo die Amerikaner ein Kohlendepot etablirt haben. Die Formen der Inſel, maleriſch und doch ſanft, modelliren ſich allmälig; tiefe dunkle Thäler, tief eingeſchnittene, lange ſchiefe Lehnen, rundliche oder bizarr zugeſpitzte Kuppen, Alles mit der üppigſten Vegetation der Tropenländer bewachſen, das Alles von dem hohen ſpitzen Pick überragt, dem höchſten Punkte,

gleichzeitig der Hauptſilhouette der Inſel. Bei Leone iſt eine kleine neue franzöſiſche katholiſche Kirche, zu deren Einweihung eine Fregatte aus Tahiti herüberkam. Wir gewahrten ſie bei der Entfernung aber nicht und auch die wenigen Häuſer von Pango-Pango können wir nicht ſehen, da der Hafen ſich nach einwärts einbiegt. In der Mitte desſelben iſt ein Riff, der Hafen ſelbſt iſt trefflich, aber Segelſchiffe, die mit den günſtigen Oſtbriſen leicht hineinfahren, haben manchmal Mühe lavirend herauszukommen. Es gibt blos drei Europäerfamilien, die dort reſidiren, davon iſt eine Halbblut aus Tahiti. Wir weiden unſere Blicke auf dieſem tiefen Grün; die meiſten unteren Hänge ſind mit Cocospalmen bewachſen, welche ihr ſchaukelndes Haupt in der Sonne und in der Briſe wiegen. Wie ſchön, wie edel ſind ſie, dieſe Kinder der Flut, wie ſie in tiefſchattigen Auen am Meeresufer wachſen, oder wie ſie manchen Hügel krönen und ſich gegen den blauen Himmel abzeichnen. Weiter hinauf ſieht man andere Bäume, meiſtens Brodfruchtbäume, und dann dieſen ganzen Waldteppich oceaniſcher Inſeln, der ſich wellig modellirt von Krone zu Krone. Die Inſel iſt ſehr fruchtbar; man gewinnt dort Kaffee, Zucker und namentlich Cocosnüſſe. Zucker wird zumeiſt von den Eingeborenen roh als Zuckerrohr genoſſen, von den Cocosnüſſen iſt aber eine große Ausfuhr nach

Deutſchland, wo man Oel daraus preßt. Die kleine Inſel Hanou bot ſich uns getrennt von der großen Nachbarinſel, ein niedriger, mit herrlichem Cocoswald bewachſener Theil zieht ſich mit ſandigem Ufer gegen den Canal zu, der jedoch ſeicht und nur für kleine Boote paſſirbar iſt. Gegen Außen zu iſt die Inſel aber mit röthlichen, zerklüfteten, ausgehöhlten Felſen gepanzert, über welche ſich der ſchönſte ſmaragdgrüne Teppich hinzieht, den das dunkle Grün der Cocos- und anderer Baumwälder bald in ganzen Rücken, bald in Buſchen überragt. Ein Theil der Ufer gegen Norden zu iſt mit Abſtürzen verſehen, durch welche ſich horizontale, abgebrochene Schichtungen hinziehen. Die Inſel iſt klein, aber eine wahre Perle; es wohnen dort etwa 300 Eingeborene, doch kein einziger Weißer, außerdem gibt es dort zwei Piloten aus Honolulu, welche den Lootſendienſt für den Pango-Pango-Hafen verſehen; ſie wohnen auf der flachen Seite gegen Tutuila zu. Wie wir die Inſel paſſirt haben, nimmt ſich Tutuila mit den Abſtürzen von Hanou im Vordergrund, die der hohe Pick der erſteren Inſel überragt, ganz feenhaft aus. Dann gruppirt ſich Tutuila allein, nachdem man den Canal öffnete, ſehr ſchön mit den vortretenden wilden Caps und den Felſenkegeln der Nordküſte. Die Eingeborenen von Tutuila und Hanou haben viele Canoes, manche ſind nur für zwei oder drei Ruder, es gibt aber auch

große Kriegscanoes, deren ſelbſt das kleine Hanou welche beſitzt. Manchmal kommen ſie nahe an das vorbeifahrende Schiff heran; wir ſahen keine davon, dafür aber in der Nähe eines kleinen Hauſes am öſtlichen Sandſtrande von Tutuila einen Eingeborenen, der am Strande hinauflief, als wollte er im kindlichen Scherze dem Dampfer voraneilen. Der Inſel Hanou gegenüber, allein in viel größerer Ferne, ſo daß wir ſie nicht ſahen, iſt Roſen Island, eine kleine Inſel, wo man eine Plantage von der deutſchen Geſellſchaft einführte, die aber eine große Sturmflut wegwuſch, in der Haus, Anſiedler und Cocospalmen verſchwanden. Allmälig entfernt ſich die Inſel von unſeren Blicken, ja, du märchenhafte Inſel, bald entſchwindeſt du unſeren Augen, aber dein Andenken bleibt dauernd, du grünende Perle aus der Südſee. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 14°20′ S., Länge 178°32′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 24. O.) 280 Meilen, Entfernung bis Honolulu 2265 Meilen. Der Himmel wird allmälig bewölkt, wir haben im Laufe des Nachmittags einen leichten Regenguß und Gewitter auf Gewitter ziehen ſich bald rechts bald links am Horizont. Der Wind weht mehr von Vorne, unſere Segel flattern, während hunderte von ſchwärzlichen und weißen Vögeln ihre Allotria treiben. Prächtig iſt die Form der Wolken, ſchwere Haufwolken von perlgrauer Farbe, eine hinter der anderen und auf

die andere aufgethürmt. Wir haben wieder einen kleinen Regenguß, das Meer iſt tief ſchwarzblau, die Luft warm aber labend. Die Inſeln ſind längſt verſchwunden hinter den grauen Haufwolken, vor denen ſich vorhangartig Gewitter hinziehen. Die Briſe iſt matt und ſchwellt kaum unſere Segel. Wir ſteuern hinaus in das weite tiefe Meer, kein Vogel, kein Segel iſt mehr zu ſehen, höchſtens der verlängerte Flug manches luſtigen fliegenden Fiſches. Ich nahm ein erquickendes Bad in der lauen Flut, welche von den Korallentiefen ſtammte. Der Abend war ſternenhell, der Halbmond glitzerte auf der leicht gewellten Fläche, die im Kräuſeln ſchimmerte. Welch ein Zauber umhüllt dieſe Tropennächte! Abends um $7^1/_2$ Uhr war engliſcher Service, dann hielten ſich die Meiſten noch lange auf Verdeck auf, um die Abendkühle zu genießen.

4. April. Die Nacht verging ruhig; und welcher Morgen, ein wahrer Tropenmorgen! Das Meer ruhig wie ein Spiegel, ſo ruhig, wie wir es nie ſeit unſerer Abfahrt gehabt hatten, eine laue herrliche Luft (84^0 Fahrenheit), man wandert durch einen doppelten Saphir von Luft und Meer. Die Briſe iſt leicht wie ein Schmetterlingsflattern und doch erfriſchend wie nur etwas. Wir fahren blos unter Dampf vorwärts, denn das bischen Briſe iſt von Nordoſt. Unſere Tagesbeobachtungen ſind

folgende: Breite 10°07′ S., Länge 168°45′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 23. O.) 275 Meilen, Entfernung bis Honolulu 1990 Meilen. Wir ſehen des Nachmittags drei Vögel, einen ſchwärzlichen Puffinus und zwei mit weißgelb gefleckten Flügeln verſehene Vögel, die wir bisher nicht geſehen hatten, ſowie auch in weiter Ferne einen flatternden blendend weißen, wahrſcheinlich einen Phaëton, der um das Schiff unbekümmert gravitätiſch dahinfliegt. Der Tag iſt herrlich. Wie wonniglich ſitzt man auf Verdeck und blickt hinaus auf das ſpiegelglatte grenzenloſe Meer. Die Seele ſättigt ſich mit Seeluft und die Phantaſie malt allerhand Bilder am Horizont, wo phantaſtiſche Wolken auftauchen, ſchön geformte Haufwolken wie blendende Watta, die ſich auf einander thürmen in den ſeltſamſten Geſtalten. Manchmal tröpfelt es leicht von einer ober uns ſich anſammelnden Wolke, wie ſanfter Doucheregen, und rings um uns her iſt es blau und ſonnig; wenn man den Kopf nicht hebt, ſo wundert man ſich, woher der Regen kommt. Der Abend iſt labend, prächtig ſternenhell, das Meer glatt wie ein Spiegel wiederſpiegelt alle Sterne, ruhig und ernſt funkelt das ſüdliche Kreuz, welches jetzt von Tag zu Tag tiefer wird, ein herrliches Geſtirn, die Zierde der Südſee-Nächte. Der Mond ſchwimmt in tauſend ſich wiederſpiegelden Strahlen auf dieſer unendlichen Fläche, die Luft ſpielt

koſend unter den vorſpringenden Dachungen des Hurrican-Decks und ſcheint Märchen aus fernen cocosbewachſenen Inſeln zu erzählen. Sie weht von Nordweſten herab mit labender Kühle, aber keine Falte bildet ſie auf dem ölglatten Meere, auch die langen Wogen, die dann und wann wie aus dem Meeresgrunde ſtammend am Nachmittag ſich herabwälzten, haben aufgehört und das Schiff dampft ſtill und ruhig hinaus, in tauſend glitzernde Streifen die glatte Flut mit dem mächtigen Buge ſpaltend. Die Luft iſt kühler geworden, des Tags über war ſie bei 85° am höchſten, alſo um ½° weniger wie die geſtrige höchſte Temperatur, die 85½° war. Im Maſchinenraum ſtieg ſie bis auf 108° hinauf, ſelten überſteigt ſie bei dieſem Schiffe 110°.

5. *April.* Die Nacht war ruhig, der Morgen herrlich, das Meer und der Himmel vom ſchönſten Blau, die Briſe war jedoch etwas friſcher und kräuſelte leicht die blaue Oberfläche, dann und wann ſah man auch manchen lämmernden Kamm. Eine laue, labende Luft, ein wahrer Genuß auf Verdeck zu ſitzen und nichts zu thun, als auf das blaue Meer hinauszugucken und Phantaſiebilder zu malen. Stunden und Stunden möchte man ſo da ſitzen in edlem Nichtsthun, von der Wonne der Tropen umſchlichen. Wir ſahen einen der kleinen ſchwärzlichen Puffinus, dann ſpäter

ein Paar derſelben von Wogenfalte zu Wogenfalte dahineilen und in munterem Geflatter einander verfolgen. Große Haufwolken ſammelten ſich von Neuem und wir hatten einen kleinen Sprühregen, der aber in wenigen Minuten aufhörte und nach welchem wir wieder noch helleren Sonnenſchein als zuvor bekamen. Im ganzen war die Luft kühler als geſtern, da auch mehr Briſe war, die von Nord-Nord-Weſt uns entgegenwehte. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 5°53′ S., Länge 166°50′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 24. O.) 278 Meilen, Entfernung bis Honolulu 1712 Meilen. Im Laufe des Nachmittags ſah man einen Boobie von einer eigenthümlichen Art um das Schiff herumflattern; er hatte braune Flügel mit weißlichen Streifen, eine weiße Bruſt und einen ſchwärzlichen Kopf bis zum halben Hals, der dann weiß war. Er flog lange dem Schiffe nach und ſchien faſt ſich auf den Raaen niederlaſſen zu wollen; er gerieth aber in den Rauch des Kamins und davon ſchoß er und flog nordoſtwärts hinaus. Wer weiß von welcher fernen Inſel er hergeflogen ſein mag! Die Phönix-Inſeln waren uns zu Mittag, d. h. die nächſte derſelben 270 Meilen abſtehend. Der Nachmittag zog ſich friſch und ruhig dahin, herrlich und mild war die Beleuchtung bei Sonnenuntergang, wo auf dem goldenen Horizonte ſich in bizarren Silhouetten die ſchweren

dunklen Haufwolken hinzeichneten, oder ſich in loſe zarte Gruppen modellirten. Die Meiſten ſpazierten eine Weile auf dem Hurrican-Deck, wo die Luft friſch wehte. Der Mond ſchaute mild herab vom ſtillen Himmel mit ſeiner Sichel, hin und wieder ſammelten ſich Haufwolken und im Nordoſten blitzte es wiederholt; die Briſe trieb ſie aber bald dahin und der geſtirnte Himmel glänzte noch klarer und ſchöner als zuvor. Um 8 Uhr Abends verſammelten ſich die Meiſten im Salon zu einer Unterhaltung theils in Recitationen, theils in Geſang mit Chorbegleitung, theils in Muſik beſtehend. Um 10 Uhr wurde im Oſten ein herrlicher Lunar-Regenbogen ſichtbar, der vollſtändig im großen Bogen vom Meere aufſtieg; es fehlten ihm aber die Farben, er ſchimmerte nur im Silberlichte des Mondes. Ein phantasmagoriſcher, unvergeßlicher Anblick, der jedoch nur wenige Minuten währte und dann verſchwamm.

6. April. Ein ſchöner, friſcher, belebender Morgen, die Briſe, koſend und munter, weht von Nord-Nord-Oſt herab. Die Luft iſt viel kühler als an beiden vorigen Tagen. Luft und Meer ſind vom ſchönſten Blau, fröhlich hüpfen die fliegenden Fiſche ſilberſchimmernd umher. Auch mehrere Vögel ſehen wir im Laufe des Tages, kleine Puffinus-artige, die meiſt paarweiſe mit unglaublicher

Geſchwindigkeit auf den Fluten dahinjagen und bald hinter einem Wellenkamm verſchwinden, bald wieder auftauchen; keiner derſelben nähert ſich jedoch ſo ſehr dem Schiffe, um ihn unterſcheiden zu können. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 1°40′ S., Länge 165°14′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 21. O.) 271 Meilen, Entfernung bis Honolulu 1442 Meilen. So ſollen wir heute Abends zwiſchen 9 und 9½ Uhr den Aequator paſſiren. Die Luft iſt kräftigend, gerne ſitzt man auf Verdeck und läßt ſich von der Briſe anhauchen. Ich nahm heute wie an den beiden vorigen Tagen ein Bad, das Waſſer iſt aber kühler als an jenen Tagen, nichtsdeſtoweniger taucht man gerne in die erquickende Flut. O ſchöne Tropenwelt, wie fühlt man, daß der Menſch für dich geboren iſt! Der Nachmittag iſt ruhig, die Sonne geht gemach unter an dem mit Haufwolken, die in allen Farben ſpielen, beſetzten Horizont und ſchön und ſternenhell folgt der Abend, gleichſam zum Abſchied erglänzt noch tief am Horizont das ſüdliche Kreuz und ſilberhell ſchwimmt der Mond auf dem ruhigen Meere.

7. *April.* Wir paſſirten die Linie zu der Stunde, wie wir vermuthet, unter 164°55½′ Länge und nach einer ruhigen Nacht ſtand die Sonne herrlich in der nördlichen Hemiſphäre auf. Die

Luft war belebend und friſch, die Briſe wehte munter von Nordoſten und ließ das Meer leicht kräuſeln. Eine Unzahl von fliegenden Fiſchen hüpften munter um das Schiff, ihre Allotria treibend, manchmal waren ihrer ganze Schwärme auf einmal in der Luft und machten recht lange Flüge, wahrſcheinlich um irgend einem unterſeeiſchen Feinde zu entweichen. Sie ſteuern auch in der Luft und fliegen manchmal in förmlichem Zickzack. Etwas vor 8 Uhr hielten wir an, um die Packungen des großen Centralcylinders zu wechſeln und auch eine andere von einer Pumpe, im ganzen hielten wir uns 23 Minuten auf. Wir ſahen im Laufe des Vormittags wieder zahlreiche von den ſchwärzlichen Puffinus-artigen Vögeln. Wie behende flogen ſie von Welle zu Welle, unbeſorgt um das vorbeidampfende Schiff! Wir ſahen auch einen der früher erwähnten Vögel mit geſtreiften Flügeln an uns vorbeieilen. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite $2^0 42'$ N., Länge $164^0 22'$ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 11. O.) 267 Meilen, Entfernung bis Honolulu 1175 Meilen. Die Luft iſt prächtig und erfriſchend, gerne ſitzt man auf Verdeck und blickt auf die ſchönen Haufwolken, ſowie auf das blaue gekräuſelte Meer. Wie ich ſo ſaß und in die Ferne hinauslugte, flogen auf einmal große Boobies-artige ſchwärzlich weiße Vögel über meinem Kopfe und hartnäckig folgten

ſie dem Schiffe nach, als wollten ſie ſich auf den Raaen niederlaſſen. Bald flogen ſie behende gegen den Bug, bald ſchwebten ſie mit unverwandtem Blick auf das Verdeck hinab. Später Nachmittags ſahen wir zahlreiche Vögel einer anderen Art, etwas kleiner mit langem Hals und Schnabel und zugeſpitztem Schweif. Wir ſahen deren 15 auf einmal zuſammen herumflattern in fröhlichem Flügelſchlage. Sie ſcheinen den Fiſchen nachzuſtellen und mit unglaublicher Gewandtheit ſetzten ſie den dahinſchießenden fliegenden Fiſchen im Fluge nach. Arme Geſchöpfe das; um einem Feinde zu entgehen, fliegen ſie auf und werden dabei von anderen nicht minder grauſamen Feinden ertappt. Wir behielten ſie den ganzen Abend um uns, ſie kommen von der nahen Christmas Inſel herüber, von der wir um Mittag etwa 110 Meilen abſtanden. Ganz geſpenſterhaft nahmen ſie ſich aus, wie ſie im Zwielichte der Dämmerung uns noch nachflogen und ſich ihre dunklen Umriſſe von dem tiefgoldenen Hintergrunde im Weſten ſcharf abzeichneten. Die Nacht brach herein und im Mondlichte ſah man noch die Flügel dieſer unermüdlichen Verfolger in der Luft in müdem Fluge flattern, als hätten ſie die Abſicht, die Dunkelheit zu benützen, um ſich auf die Raaen niederzulaſſen. Die Briſe wehte ſtets von Nordweſt und dabei war etwas mehr Seegang, die Nacht

war aber ſchön und ſternenhell und tief ſchimmerte noch im ſchwachen Glanze das ſüdliche Kreuz. Wir hatten Fock-, drei Gaffel- und zwei Stagſegel den ganzen Nachmittag geſetzt, die uns flink dahintrieben. Die Luft war viel kühler, 81° war die Maximalwärme des Tages geweſen. Des Abends machte man um 8½ Uhr eine Geſangsverſammlung auf dem Hurrican-Deck, welches hiezu an den Seiten mit Zelten umſchloſſen wurde. Viele ſprachen, Andere ſangen, unterbrochen durch lautes Gelächter, und das Pfeifen eines herannahenden Gewitterregens, der aber im Weſten von uns zog, worauf es wieder hell wurde. Während der Zeit flogen ſtill und einſam zwei Boobies um die Raaen, wahrſcheinlich auf den Augenblick ſpähend, bis es auf Verdeck wieder ruhig geworden ſei. Wie ſeltſam mag dieſen Kindern der Luft und des Meeres jenes Getöſe und Gelächter vorgekommen ſein!

8. April. Die Nacht verging ruhig. Gegen Mitternacht war ein heftiger Regenguß, der von Nordweſten herabkam, es regnete in Strömen. Zur Frühzeit jedoch klärte es ſich wieder auf und der Morgen war ſchön und ſonnig, ein lebhaftes friſches Meer, das munter herumtanzte. Mehrere der Boobies-artigen Vögel, die wir geſtern ſahen, folgten uns noch nach, wie ich aber erfuhr, hatte ſich keiner während der Nacht auf die Raaen geſetzt.

Manchmal flogen ſie ganz nahe am Schiffe vorbei, ſo daß man ihren ſilbernen Bauch, ihre dunklen Flügel, ihren langen Schnabel und ſpitzen Schweif genau beobachten konnte. Der Himmel umwölkte ſich wieder im Laufe des Vormittags, namentlich im Weſten war es wolkig und ſchauerähnlich. Wir waren förmlich in den Nordoſt-Paſſatwind hineingerathen. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 7°2′ N., Länge 162°56′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 18. O.) 273 Meilen, Entfernung bis Honolulu 905 Meilen. Der Nachmittag folgte briſig, aber ſchön, muntere fröhliche Wellen, die dann und wann auf Verdeck ſpritzten. Später beruhigte ſich das Meer bedeutend, ein Gewitter, von dem wir nur ein paar Tropfen bekamen, verſchwand im Weſten und es wurde wieder ſonnig und ſchön. Zwei der Boobies-artigen Vögel flogen umher und blieben flatternd noch eine Zeit lang in unſerer Nähe.

9. April. Die Nacht verging ziemlich ruhig und der Morgen war ſchön und ſonnig mit lämmerndem Meer. Der Wind war günſtig genug, um die Fock- und Gaffelſegel zu tragen, wurde aber im Laufe des Tages noch günſtiger. In erſter Frühe ſahen wir einen Vogel in einiger Entfernung, die Boobies haben uns aber ſchon verlaſſen und nur die hüpfenden fliegenden Fiſche

ſind unſere Begleiter; wir ſehen ſie in großer Menge um das Schiff herumhüpfen, manchmal in ihrem Fluge von einem Wellenkamm ertappt, und wieder in ihr Element tauchen. Der Himmel, wiewohl klar, iſt unten federwolkig und windig. Gegen Mittag heitert es ſich aber wieder etwas auf. Unſere Mittagsbeobachtungen ſind folgende: Breite 11°10′ N., Länge 161°18′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 21. O.) 266 Meilen, Entfernung bis Honolulu 639 Meilen. Es war ein wahrer Genuß, am Nachmittag auf der Windſeite zu ſitzen und ſich von der kühlen Briſe anhauchen und dann und wann von dem Wellenſtaub erfriſchen zu laſſen. Wie friſch und wohlig weht die Luft, wie munter tanzen die Wellen mit ihrem ſchäumenden Kamm, der zeitweilig in einem ganzen Sprühregen ſich über das Verdeck verbreitet. Gegen Nachmittag ließ die Briſe ein wenig nach und wurde etwas günſtiger. Ich nahm wie vorgeſtern ein erquickendes Bad. Ganz phantaſtiſch nahm ſich am Abend das Schiff aus, deſſen Raaen ſich in dem ſilbernen Schaum wiederſpiegelten, bald ſcharf gezeichnet, bald im Schaum aufſprudelnd. Die Luft hatte ſich ganz geklärt, mild und ſternenhell glänzte die Nacht. Abends gab man im Salon eine Unterhaltung; es wurden zwei kleine Luſtſpiele aufgeführt und muſicirt.

10. April. Die Nacht war etwas bewegt, das Schiff rollte eine Zeit lang, dann wurde es aber ſchöner, eine friſche Briſe mit lämmernden Wogen und blauer See erheiterte uns des Morgens. Wir ſahen eine Menge fliegender Fiſche, die rechts und links flogen, aber keinen einzigen Vogel. Dann und wann ſpritzte das Meer, welches von einem ſelten tiefen Blau war, raſch und unerwartet auf Verdeck. Wir hatten, da heute Palmſonntag war, um $7\frac{1}{2}$ Uhr Früh Meſſe, der viele Leute beiwohnten und wobei eine Dame communicirte. Die Briſe war günſtig genug, um Fock- und Gaffelſegel zu tragen. Unſere Mittagsbeobachtungen waren folgende: Breite 15°29′ N., Länge 159°50′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 18. O.) 273 Meilen, Entfernung bis Honolulu 366 Meilen. Die Luft iſt bedeutend kühler, nur 79° Fahrenheit und ganz erfriſchend. Dank des mäßigen Seegangs war es auch möglich, die Oberlichter offen zu halten und eine klare Luft ſtrömte weithin in unſere Cajüten. Spazieren auf Verdeck und Hinauslugen auf den blauen Horizont füllen den Nachmittag aus. Später rollten wir etwas mehr, aber das Meer war von ſchönſtem Blau und der Himmel klar, nur hin und wieder mit leichten luftigen Haufwolken beſetzt. Erſt nach Sonnenuntergang umwölkte er ſich, die See wurde aber ruhiger und ſanfter und im Salon erklangen Kirchenlieder, welche die Briſe weitſchallend und harmoniſch dahintrug.

11. April. Die Nacht verging ziemlich ruhig, das Schiff rollte aber noch leicht, es hatte gegen 11 Uhr ſehr ſtark geregnet. Der Morgen war wolkig, wir ſahen nach 8 Uhr einen braunen Mollyhawk auf unſerer Linken vorbeifliegen. Zahlreiche fliegende Fiſche, darunter manche recht große, hüpften umher, einer derſelben flog ſogar während der Nacht auf Verdeck und lag auf dem Hurrican-Deck mit ſeinen halbgetrockneten Flügeln zur Schau. Später legte ſich der Wind etwas und wurde günſtiger, ſo daß wir auch für ein paar Stunden ein Querſegel tragen konnten. Das Wetter klärte ſich ganz auf, eine friſche Oſt-Nord-Oſt-Briſe wehte uns labend an. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 19°53′ N., Länge 158°10′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 20. O.) 281 Meilen, Entfernung bis Honolulu 85 Meilen. Der Nachmittag war herrlich, die See beruhigte ſich ganz und der Himmel klärte ſich vollſtändig auf, das Meer war von ſchönſtem Blau, die Temperatur kühl und belebend. Wir ſahen in einiger Entfernung 15 Vögel, welche zuſammen umherflatterten, ſcheinbar Puffinen, einzelne mit weißlichem Bauch. Gegen 4 Uhr begann man unter Wolken die zweifelhaften Umriſſe des Landes wahrzunehmen. Der Wind, der faſt ganz aufgehört hatte, wurde ungünſtiger, wir ſchloſſen die Segel und ſetzten die Raaen gerade, um das Schiff für die Einfahrt ſchöner zu machen.

Am Morgen war auch Alles ſorgfältig gewaſchen und hie und da mit Farbe retouchirt worden, wo man ausgebeſſerte Stellen mit Minium angeſtrichen hatte. Gegen 6 Uhr gewahrte man deutlich die Umriſſe von Oahu, links in einem erhöhten Hügel, rechts in einem anfangs niedrigen, dann ſich erhöhenden Cap vorſpringend. Ein Boot ſegelte phantaſtiſch in der Abendbriſe, die gegen Abend aufgefriſcht hatte, während wir linker Hand den Pilot mit einem offenen Boot an Bord bekommen. Wir ſteuerten an dem Skelett-Leuchtthurm, den wir ſchon über zwei Stunden vorher geſehen hatten, vorbei gegen den hölzernen Molo, an dem wir uns vertauten. Es war 7½ Uhr, als wir den Pilot an Bord bekamen, und nach 8 Uhr ſtrömten faſt alle Paſſagiere ans Land, wo auf dem mit Bananenbüſcheln bedeckten, überdachten Wharf der Geſellſchaft Eingeborene und Europäer lärmend auf uns warteten. Der Himmel war bewölkt; dichte Wolkenmaſſen ſammelten ſich über den Inſeln, die Luft, anfangs kühl und windig, ward aber lau und ſtill, wie wir uns dem Lande näherten. Viele gingen ans Land, man gab in einer hölzernen Bude, die als Theater dient, auch Pinafor; wir blieben an Bord.

12. April. Wir gingen um 7 Uhr ans Land. Der Tag war ſchön und ſonnig. Unter der Dachung

des Gesellschaft-Wharf standen schon viele Eingeborene und Chinesen mit dem Aufladen beschäftigt. Man hatte bis Mitternacht geladen und nach Sonnenaufgang wieder angefangen. Bei dem umschlossenen Landungs-Wharf waren zwei Thüren, eine große, durch welche die Lastwagen, meist sehr niedrig, grün angestrichen und mit hohen Rädern, hereinkamen, und eine kleine, durch welche die Passagiere hinausgingen und wo Weiber Armbänder und andere Zierathen aus Samen verfertigt feilboten. Als wir herauskamen, trafen wir mehrere Wagen, elegante amerikanische vierrädrige Einspänner mit drei Sitzen außer dem des Kutschers. Wir hatten einige Mühe uns zu vereinbaren, da die Kutscher, europäisch gekleidete Eingeborene, die aber auf dem Strohhut den Federnkranz behielten, uns nicht verstanden und ein Bube, der dazu da war, nur schlecht übersetzte. Schließlich vereinbarten wir drei Dollar für einen Jeden, um durch die Stadt zu fahren und uns nach den Pali zu führen. Wir begaben uns zuerst in Fort Street zur katholischen Kirche. Es ist ein von Außen einfacher, inwendig aber verzierter, von den französischen Mönchen ganz ausgeführter Bau. Der Bischof, ebenfalls ein Franzose, ist ein 85 Jahre alter Mann, der schon lange auf der Insel wohnt. Wir fuhren von der Hauptstraße (Fort Street) links hinauf; die Straße ist auf beiden

Seiten mit eleganten Häuſern verſehen, die meiſtens mitten in Gärten ſtehen mit der üppigſten Vegetation. Man ſieht Cocospalmen, prächtige ſäulenartige Areca-Palmen mit breitem Stamm an ſeiner Baſis, Aralien mit ganzen Klumpen von runden Früchten, Pandanus mit ihren Früchten, die faſt wie ein Ananas ausſchauen, beide jedoch unreif, dann fruchtbeladene Mangos und ganze Gärten von Bananen, dazwiſchen lilatorothe Glycinien, die ſich blumenſtrotzend an den Häuſern emporranken, maulbeerartige Bäume, ſowie verſchiedene Ficusarten mit glänzenden Blättern. Von allen Seiten haben die Tropen dieſen Gärten ihr Contingent geſtellt. Dazwiſchen fliegt eine Menge ſchwarzköpfiger brauner, mit weißgeſtreiften Flügeln verſehener Minas mit orangerothen Schnäbeln und Füßen und laſſen weithin ihren verſchiedenartigen harmoniſchen Geſang erklingen. Sie ſind ganz zahm, hüpfen auf den Straßen, den Gartenumzäunungen und den Dächern, wie bei uns die Staare, und tragen nicht wenig zur Zierde des Platzes bei. Wie wir auf der ziemlich guten Straße höher hinaufkamen, paſſirten wir links die Ruheſtätte mit nach engliſcher Art gehaltenen mit hölzerner Einfaſſung umfriedeten Ruheplätzen, daneben iſt ein elegantes großes Cottage, dann das Mauſoleum der Könige zur Rechten, ein ziemlich ſchlichter gothiſcher Bau. Wir kamen an

mehreren Pflanzungen von Taro vorbei, welche nach Art des Reiſes bewäſſert werden, und an von Chineſen ſorgfältig bebauten Gemüſegärten, ſowie an der in ſchattigem Garten gelegenen Wohnung der Königin Emma. Man paſſirt zur Linken eine Eisfabrik, rechts ſieht man einige Zuckerpflanzungen, die Straße wird ſteiler und holpriger. Sehr hübſch iſt der Rückblick auf Honolulu, in der Breite des Thales herausblickend mit dem Sandſtrande im Hintergrund, dem wieder das tiefblaue Meer, auf welchem ſchneeweiße Schoner dahinſegeln, als Hintergrund dient. Wir begegneten mehreren Paſſagieren vom Bord, die bereits von den Pali zurükkehrten, meiſtens reitend auf ziemlich guten Pferden, mit denen ſie raſch abwärts trabten oder galoppirten. Auch ein eingebornes Weib kam heraufgeritten in langem ſchwärzlichem Kaftan und dunklem Strohhut, welches eine Strecke neben uns ritt und uns half unſer Pferd anzutreiben, das auf der ſteilen und holprigen, mit blosgelegten runden Steinen bedeckten Straße Mühe hatte vorwärts zu kommen. Bei den anderen Wagen, wir hatten deren drei, riß auch ein Theil der Geſchirre, wurde aber bald ausgebeſſert. Wir kamen, nachdem wir ein paar Regenſchauer gehabt hatten, an dem Halfway Houſe vorüber, einer kleinen Bude, wo man Kaffee und faules Bier verkauft, wo wir mit Anderen, die zu Fuß zu den Pali vorausgegangen

waren, zuſammen trafen, und wo auch einer von ihnen, der das Unternehmen für zu ermüdend fand, wartete. Die Hügel an den Seiten, auf denen Kühe und Pferde weiden, ſind meiſtens mit Gras bedeckt und mit einem lichtgrünen eigenthümlichen Baum, der von der Ferne wie Rieſen-Kohlpflanzen ausſchaut und äußerſt maleriſch das dunklere Grün der Lehnen unterbricht. Der Boden iſt ganz vulcaniſch, eine ſchwarzgraue, baſaltartige Lava, von röthlicher Erde überdeckt; die Thalſohle, durch welche kleine Waſſerſtrömchen fließen, iſt mit einer Unzahl niedriger Guava-Bäume beſetzt, die eine Menge Früchte, darunter auch reife tragen. Auch manche jener Kohlbäume kommen da vor, ſowie die zierlichſten Farnkräuter an feuchteren Stellen längs der Straße und niedliche kleine violette Blumen. Die Straße führt manchmal durch ganze Dickichte von Vegetation und über mit Planken überbrückte Bächlein. Wir erreichen, ſtets bergauf ſteigend, mit Ausnahme einer kleinen Mulde, in die man einen Moment hinunterſteigt, ein aufgelaſſenes Haus mit einer abgebrochenen Veranda, wo die Wagen ſtehen bleiben, auch ein zweiſpänniger mit anderen Herren und Damen vom Bord. Wir gingen die letzte kleine Strecke zu Fuß und waren durch die prächtige Ausſicht reichlich belohnt. Hohe phantaſtiſche Pics zur Linken, unten ein tiefes grünendes Thalland und vorſpringende Caps

und Spitzen der Nordoſtküſte, welche die zackigen Gebirgsketten ausſenden in das blaue Meer. Am maleriſcheſten iſt die Ausſicht von der Wendung der Straße. Recht ſchön iſt ſie auch vom Geländer am eigentlichen Ausſichtspunkte, wo man über den ſteil hinabſtürzenden Felſen weit in das Meer hinaus und auf den in die Thaltiefe hinabführenden Weg blickt. Die Ausſicht von unten auf die wilden Abſtürze ſoll auch eine großartige ſein; wir hatten aber keine Zeit, um hinabzuſteigen. Wir fuhren nun auf derſelben Straße zurück und begaben uns in Fort Street zu Dickſon, wo wir einige Curioſitäten kauften: Fiſchhaken aus Perlmutter, Gürtel und Haarbänder aus Glasperlen, dann ein Porträt des Königs Kalakaua, der ſich eben auf ſeiner Fahrt nach Europa befand, und der hier anweſenden Königin Kapeolani, das Ganze um 7 Dollar. Dann fuhren wir zum Gaſthauſe, einem großen Gebäude mitten in einem Garten, wo wir frühſtückten, und von da begaben wir uns zum Fiſchmarkte, wo einige ſchön getigerte flache Fiſche und eine Art Trilia zu ſehen waren, ſowie einige getrocknete Kalmare; in zwei Behältern aufbewahrte Goldfiſche ſtanden dort zum Verkaufe. Das Ganze war nur eine rohe offene Halle, daneben lagen ans Land gezogen einige, in der Form ziemlich zierliche Canoes. Wir trafen dort den Geiſtlichen vom Bord mit einem anderen irländiſchen, in Honolulu

anſäſſigen, der ſehr freundlich war. Wir fuhren an dem öffentlichen Gebäude mit einem Uhrthurm ſowie an der Poſt vorbei und kamen zum königlichen Schloſſe, einem hübſchen großen franzöſiſchen Renaiſſancebau, an deſſen Gradinaden man noch arbeitete, inmitten eines Gartens und mit Flaggenſtangen beſetzt. Bei der Thür ſtand ein Eingeborener in einem weißen Kittel als Schildwache, der uns ſagte, daß der Eintritt nicht geſtattet ſei. Wir fuhren dann wieder in Fort Street und dann am Quai vorbei, wo ein paar Schoner und die beiden Dampfer lagen, welche den Verkehr der Inſeln beſorgen, die »Kilaeua« und ein anderer weiß angeſtrichener, beide mit großen Segeln als Schoner verſehen, zum Wharf, wo ſchon viele Leute warteten. Die Abfahrt war von der Mittagsſtunde auf 1 Uhr 30 Minuten verſpätet worden, da aber viel Ladung noch zukam, fuhren wir erſt um $2^3/_4$ Uhr vom Wharf weg. Wir hatten namentlich Zucker genommen, auch der Bananen bekamen wir tauſende von Büſcheln auf Verdeck, welche dann um das ganze Geländer des Hurrican-Deck befeſtigt und mit Leinwand überdeckt wurden. Auch ſchifften wir viele neue Paſſagiere, namentlich Steerage ein, während wir blos drei zurückgelaſſen hatten. Die recht gute königliche Muſik ſpielte die ganze Zeit hindurch neben dem Schiff fröhliche Weiſen. Eine Menge Leute hatte ſich

auf dem Wharf verſammelt, welche Bekannte begleiteten und ihnen Lebewohl ſagten. Darunter waren Frauenzimmer, gekleidet in eine Art vorn zugeknöpften Kaftan, mit Strohhüten mit einem bunten Bande und Federn, manchmal Pfaufedern ringsum; ſie haben etwas Lachendes und Heiteres in ihrem ſonſt nicht ſchönen Geſichte. Ueber ein Dutzend Knaben mit einem ſchmalen Stück Leinwand um die Hüften machten die Taue los und ſprangen mit unglaublicher Gewandtheit ins Meer. Es waren unter ihnen mehrere bronzefarbige, echte Eingeborene, zwei gekreuzte mit halb bronzefarbener Haut aber faſt blonden Haaren, einer davon ein hübſcher Junge, nur mit etwas zu breitem Geſichte; ein Knabe war vollkommen weiß, entweder ein Amerikaner oder ein Europäer. Sie tauchten mit unglaublicher Leichtigkeit, man ſah, daß das Waſſer ihr Element ſei. Namentlich war ein kräftiger eingeborener Junge beſonders ſtark darin, und erhaſchte manches Silberſtück, das man auch den anderen zuwarf. Als wir uns entfernten, folgten ſie uns eine Zeit lang ſchwimmend nach. Einige Canoes fuhren herum, andere ruhten ſtill auf einer Art Gerüſt von aufrecht geſtellten Pflöcken außerhalb des Meeres. Sie ſind ganz nett gebaut, unten an den Seiten und oben ſchwarz angeſtrichen. Durch die enge Mündung hinaus, welche einige Bojen an den Seiten und der auf Pfählen mit einem Häuschen

dabei gebaute hölzerne Leuchtthurm bezeichnen, leitete uns der Lootſe, den wir dann in ſeinem Boote ausſchifften. Zwei ſichelförmig vorſpringende, in der Mitte offene Sandbänke bilden den Hafen. Sehr ſchön war, als wir uns entfernten, der Rückblick auf Honolulu mit dem am ſandigen Ufer gelegenen Lazareth zur Linken. Wir kamen an einer Bude vorbei, wo zahlreiche Leute ſtanden, Männer und Weiber in ihren bunten Kleidern, die uns grüßten. Ein Bark fuhr in den Hafen hinein, ein kleiner Schoner heraus. Dann paſſirten wir die Cocospflanzungen von Waikiki, wo ein Kirchlein bei dem ſie begrenzenden Sandſtrande zu liegen ſcheint, und endlich die tief durchfurchte Oſtſpitze, welche mit einem Riff vorſpringt und einem ausgeſtorbenen Vulcan gleich ausſchaut. Noch ſchöner war die Ausſicht, als man über dieſelbe hinaus kam, wo die dahinter liegenden Caps vorſpringen und ſie ſelbſt zerklüftet und tief eingefurcht erſcheint. Ein kleiner Schoner fuhr die Küſte entlang. Dann dehnen ſich falaiſenartige ſenkrechte, mit gebogenen Schichten verſehene Abſtürze hin, denen die maleriſchen, in hohen Spitzen emporragenden Berge der Inſel als Hintergrund dienten. Etwas weiter nach einem ſchlanken Kegel und einem wie ein Walfiſch vorſpringenden Hügel zogen ſich getrennte kuppige Inſelchen in maleriſcher Gruppirung. Auch dieſe verloren ſich allmälig in den Wolken, welche die

Inſel überdeckten. Drei oder vier Mollyhawks flogen, ſich in den Lüften ſchaukelnd, an uns vorbei, während eine Seeſchwalbe mit dunklen Flügeln raſch vor uns dahinſchoß. Die Briſe war friſch, das Wetter herrlich von Nordoſten. Seefiſche hüpften munter durch die Wogen. Wir ſahen gegen 5 Uhr unter wattaartigen Haufwolken die Contouren von Molokai, Inſel der Ausſätzigen, dunſtig auftreten; auch dieſe verſchwanden im Schimmer des Zwielichts und mit ihnen zugleich die undeutlichen Umriſſe von Oahu. Der Abend war ſchön, der Mond blickte milde herab auf das ruhige Meer.

13. April. Die Nacht war ziemlich ruhig, der Morgen ſchön und ſonnig, der Himmel war zwar hin und wieder mit grauen Wolken beſetzt, die aber allmälig verſchwanden. Sechs große braune Mollyhawks mit weißer Stirn folgten uns nach, bald gravitätiſch, bald behende fliegend und herumſchauend. Manchmal kamen ſie ſo nahe über uns, namentlich Achter geflogen, daß man ſie leicht mit einem Schuß hätte herunterholen können. Die Briſe war von Nordoſt, aber leicht, das Meer ziemlich ruhig und voll von fliegenden Fiſchen. Wir hatten Fock- und drei Gaffelſegel geſetzt und zogen raſch dahin. Unſere Mittagsbeobachtungen waren folgende: Breite 23°15′ N.,

Länge 154°17′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 57. O.) 238 Meilen (von Honolulu), Entfernung bis Farallones 1831 Meilen. Das Meer beruhigte ſich bedeutend und der Wind fiel faſt gänzlich im Laufe des Nachmittags. Wir ſahen noch zwei Mollyhawks eine Zeit lang um das Schiff fliegen. Die Luft war kühl, aber nicht kalt, die Briſe ſtets von Nordoſt. Kein Segel war am Horizont zu ſehen. Wir dampften raſch vorwärts, das Meer war faſt ruhig. Später umwölkte ſich der Himmel etwas, man merkte, daß man die Tropen verlaſſen hat. Abends klärte es ſich aber wieder auf und der Mond ſchien friedlich auf das ruhige Meer. Die Meiſten verſammelten ſich im Salon bei Muſik und Geſang.

14. April. Die Nacht war ruhig vergangen, ein prächtiger, ſonniger Morgen, Meer und Himmel von ſchönſtem Blau. Sechs Mollyhawks folgten uns noch nach in unermüdlichem Fluge, wahrſcheinlich ſind es noch dieſelben wie geſtern, die an den weggeworfenen Ueberreſten gute Beute gefunden haben. Sie fliegen fröhlich dahin, bald zuſammenkommend, bald ſich von einander entfernend, bald rechts, bald links vom Schiffe, manchmal oberhalb desſelben, und bleiben ſie zurück, gleich holen ſie uns wieder ein. Die Luft iſt labend und erfriſchend, zwar ſchon viel kühler als in den

vorigen Tagen, man ſpaziert aber um ſo lieber auf Verdeck und blickt hinaus auf den blauen grenzenloſen Horizont. Kein Schiff war zu ſehen weit und breit. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 25°36′ N., Länge 150°10′ Weſt. Zurückgelegte Strecke 268 Meilen, Entfernung bis Farallones 1563 Meilen. Der Nachmittag war ruhig, wurde aber allmälig wolkig, die Mollyhawks verfolgten uns immer, dann und wann hüpfte ein fliegender Fiſch, ſie werden aber allmälig ſchon ſeltener. Das Meer war ganz ruhig und der Wind hörte faſt völlig auf. Um 6¾ Uhr paſſirten wir ein Bark, welches in etwa 3 Meilen Entfernung von uns weſtwärts zog, das erſte Schiff nach der »Auſtralia«, dem wir ſeit unſerer Abfahrt von Neuſeeland auf hoher See begegneten. Es rührte ſich kaum, denn die Segel flatterten in der leichten Briſe der Dämmerung, und hatte, wiewohl die Sonne ſchon untergegangen war, keine Seitenlichter. Wir kamen raſch an ihm vorbei, bald ſahen wir den milden Mond aufſteigen und über dem ruhigen Meere erglänzen.

15. April. Die Nacht war ruhig, der Morgen herrlich, Windſtille, reiner Himmel und blaues ruhiges Meer mit langen ſanften Wellen von Nordweſten. Das bischen Briſe, welches da war, wehte lau von Weſten. Wir hatten unſere Mollyhawks

verloren bis auf zwei, die hartnäckigſten unſerer Verfolger, welche aber ſcheinbar ſchon müde ſich dann und wann entfernten, um ſich von Neuem zu nähern. Das Meer war von ſchönſtem Blau, die Luft labend kühl und erfriſchend, und gerne ſpaziert oder ſitzt man auf Verdeck und lugt hinaus auf den blauen Horizont, auf welchem kein Segel auftaucht. Unſere Tagesbeobachtungen ſind folgende: Breite 28°6′ N., Länge 145°42′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 58. O.) 281 Meilen, Entfernung bis Farallones 1282 Meilen. Während des Nachmittags kehrten die 6 Mollyhawks von geſtern mit erneuter Flugkraft wieder, wahrſcheinlich haben ſie eine Zeit lang auf den Wellen geruht, dann ihren Flug wieder aufgenommen und uns bald eingeholt. Sie ſcheinen ſpielend die Entfernungen zurückzulegen; bald ſtehen ſie weit hinter uns zurück, bald ſind ſie an unſerer Seite. Gegen den ſpäteren Nachmittag zu umwölkte ſich der Himmel und vor uns zogen ſtarke Regengüſſe, die aber von der ſteifen Nordweſtbriſe hinweg getrieben werden, ſo daß wir keinen Tropfen davon bekamen. Umſonſt ſpähten wir nach der »City of New York«, einem Boote der Geſellſchaft, das hinunterkommen ſollte und dem man heute zu begegnen glaubte. Dies hat jedoch nichts zu ſagen, da das Boot keine beſtimmte Abfahrtszeit hat, ſondern erſt wegfährt, wenn die Poſt von

England in San Francisco ankommt, deren Ankunft namentlich während der Winterszeit häufig um einen oder zwei Tage verſpätet wird, ſei es wegen ungünſtigen Wetters im atlantiſchen Ocean, ſei es wegen Schneeverwehungen auf der amerikaniſchen Bahnlinie. Dank der günſtigen friſcheren Briſe hatten wir Abends außer den Gaffelſegeln auch drei Querſegel geſetzt, die uns raſch dahinziehen ließen. Abends war die Wahl der Nummern der aus Anlaß einer Wette wegen der Piloten-Ankunft angefertigten 48 Billetten, indem man die 12 Stunden eines Tages in eben ſoviel Viertelſtunden, die gleichzeitig angegeben wurden, eingetheilt hatte. Das Meer war ruhig, der Himmel hatte ſich nach Sonnenuntergang wieder aufgehellt und war milde und ſternenhell in der ruhigen Nacht. Doch bald umwölkte er ſich von Neuem und wir hatten einen feinen Regen, der vom kalten Winde gepeitſcht von Norden herabkam.

16. April. Die Nacht war ruhig, der Morgen ſonnig mit friſcher Nordweſtbriſe. Unſere Mollyhawks waren noch da und es hatte ſich ihnen noch ein ſiebenter zugeſellt, der aber, ſcheinbar noch nicht recht vertraut mit der Geſellſchaft, meiſtens für ſich allein an unſerer Seite flog. Um $7\frac{1}{2}$ Uhr ſtoppte die Maſchine für 10 Minuten, um die Packung der Kolben unterhalb der Schuberkäſten

zu wechſeln. Während der Zeit hatten ſich die Mollyhawks alle ganz nahe vom Schiffe auf dem Waſſer niedergelaſſen und verzehrten nach Thunlichkeit die von hier weggeworfenen Ueberreſte, ſcheinbar entzückt über den Augenblick Ruhe nach ſo langer Verfolgung. Doch bald fuhr man wieder weiter und abermals mußten ſie ihren Flug aufnehmen. Während der Zeit, wo die Maſchine geſtoppt war, zogen wir langſam unter Segel weiter, da wir drei Querſegel, Fock- und Gaffelſegel hatten; nichtsdeſtoweniger kamen wir nur wenig vorwärts. Kurz nachdem wir weiter unter Dampf fuhren, kam plötzlich der Wind von vorn und man hatte Mühe, die Querſegel, welche heftig flatterten, zu ſchließen. Wenige Minuten darauf war es aber wieder ganz klar und ſonnig, das Meer tiefblau und lämmernd und die Briſe ſchwellte ſchön unſere Gaffelſegel. Die Luft war aber kalt, man ſpürte ſchon in fühlbarer Weiſe, daß wir die lauen Tropen verlaſſen hatten und uns dem Norden näherten. Auch die von Norden herabſteigende Strömung, in der wir uns jetzt befinden, mag zur Abkühlung der Luft viel beitragen. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 30°9′ N., Länge 141°16′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 61. O.) 278 Meilen, Entfernung bis Farallones 1004 Meilen. Am Nachmittag friſchte die Briſe etwas auf und wurde allmälig günſtiger, ſo daß man außer den Gaffelſegeln auch

drei Querſegel ſetzen konnte. Die Mollyhawks, die uns verfolgten, vermehrten ſich allmälig an Zahl, anfangs waren deren 8, dann bis 14, welche munter dem Schiffe nachflogen. Manchmal eilte uns einer voran, ſetzte ſich auf die Wellen und flog dann ausgeruht und erfriſcht uns wieder nach. Die Luft war kühl, zwiſchen 70—75° Fahrenheit. Schön war es, auf die lämmernde Flut zu ſchauen; wie ſchön iſt es überhaupt, auf Wellen zu blicken, alle ähnlich und doch verſchieden, eine jede graziös in ihrer Art. Eine Flut von Poeſie ſtrömt aus jedem Wellenkamm und Leute gehen oder ſitzen auf Verdeck und ſagen, ſie ſähen nichts! Mancher vertieft ſich ſtundenlang in Spiel, um ſich zu zerſtreuen, und welch ſchönere Zerſtreuung iſt es doch, auf die Wellen zu ſchauen, wenn man ſie nur verſteht! Der Abend zieht ſich ruhig und briſig fort, der Seegang iſt aber geringer. Man gab Abends ein Concert mit mehreren kleinen Theaterſtücken aus Tongatabu Minſtrels, Penzang Pirates und Pinafore, an denen viele Salonpaſſagiere, ſowie auch mehrere der zweiten Claſſe und Stewarts theilnahmen. Die Einnahme, welche man durch den Verkauf geſchriebener Programme um zwei Shilling erzielte, war der Geſellſchaft von New South Wales für Witwen und Waiſen Schiffbrüchiger beſtimmt.

17. April. Die Nacht verging bei rollender See. Der Morgen war ſchön aber windig, lange, ſchaumgekrönte Wellen und friſche Briſe von Weſt-Nord-Weſt. Da dieſelbe mehr weſtlich kam, war die Luft lauer als geſtern und wir konnten auch drei Querſegel außer den Fock- und Gaffelſegeln benützen. Aus Anlaß des Oſterſonntags hatten wir Kirche in der zweiten Cajüte, der über dreißig Perſonen beiwohnten und wobei auch viele communicirten. Die Mollyhawks, die uns verfolgten, waren jetzt auf 22 in der Zahl geſtiegen, und unermüdlich eilten ſie uns nach. Woher mögen ſie gekommen ſein, und wie mochten ſie ſich zuſammengefunden haben, dieſe Kinder der Flut und der Wellen? Um 10 Uhr 40 Minuten war engliſcher Service, wobei der Oberſt Militärcaplan, der ſich als Paſſagier an Bord befand, predigte. Gegen 11½ Uhr hatten wir einen Regenguß von Oſten, bei welchem wir die Querſegel zu ſchließen genöthigt waren. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 32°36′ N., Länge 136°17′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 61. O.) 283 Meilen, Entfernung bis Farallones 721 Meilen. Der Wind machte ſich bald darauf wieder günſtig, wir konnten abermals die Querſegel benützen und raſch ſchoß das Schiff auf der ſchäumenden Flut dahin, unter ſeinem mächtigen Buge ein Meer von Schaum dahinwälzen laſſend. Manchmal eilen uns die

Mollyhawks voraus und laſſen uns dann, langſam flatternd, wieder vorbeifahren. Es iſt ein wahres Vergnügen, ſie zu beobachten und ihrem Treiben zuzuſchauen. Es wird ſchon zu kühl, um auf Verdeck zu ſitzen, dafür ſpaziert man um ſo lieber, ſo daß Manche in den Nachmittagsſtunden einen förmlichen Spaziergänger-Kreis auf dem Hurrican-Deck bilden, in nie endigendem Getrabe. Gegen Abend zu hatte ſich der Himmel ganz aufgeklärt, nur einzelne leichte Haufwolken zeigten ſich am Horizont. Der Wind blies friſch von Nordweſt und Meer und Himmel waren von jenem Blau geworden, das der Nordweſtwind manchmal auch im weſtlichen Mittelmeere erzeugt. Der Abend war ſchön und ſternenhell, der Wind ließ nach Sonnenuntergang etwas nach. Viele ſaßen auf der Leeſeite der Deckcajüte, bald verſammelten ſich aber die Meiſten im Salon, wo eine behagliche Temperatur herrſchte. Das Windſegel des Oberlichtes war ſchon ſeit geſtern verſchwunden, und nur eine ſanfte erfriſchende Luft ſtrömte ein.

18. April. Wir hatten eine rollende Nacht, des Morgens um $7\frac{3}{4}$ Uhr ſtoppte die Maſchine und blieb $1\frac{1}{4}$ Stunde ſtehen, um die großen Cylinder der kleinen Maſchine gegen Achter zu öffnen und durchzuſehen. Der Morgen war grau und kühl, der Wind ſtets von Nordweſten, aber leichter als

geſtern, auch der Seegang mäßiger. Während der Zeit, wo wir ſtanden, denn wiewohl wir Fock-, zwei Quer- und Gaffelſegel hatten, bewegten wir uns kaum, angelte man Achter drei Mollyhawks. Man brachte ſie auf Verdeck und ſie dienten zur allgemeinen Schau. Die Kinder und Paſſagiere liefen um dieſelben herum und ſie benahmen ſich gar nicht ſcheu, ſondern ſchauten ſo aus, als wären ſie jahrelang an Bord geweſen und mit den Leuten ganz vertraut. Sie blickten ſo gemüthlich mit ihren ſchönen ſchwarzen Augen auf die Leute, die ſie umgaben; man ſieht, daß die Thiere, welche von den Menſchen nicht verfolgt worden ſind, dieſelben auch nicht ſcheuen. Nur wenn ſie berührt wurden, öffneten ſie ihren mächtigen Schnabel mit den vortretenden Naſenlöchern. Dieſe Thiere können vom Lande aus nicht wegfliegen, ſie müſſen ſich erſt auf der Welle mit ihren ziemlich langen Füßen erheben, um den Flug zu ergreifen, und dieſe ſchienen ſich, einmal auf Verdeck, ganz in ihr Los zu fügen und machten daher gar nicht den Verſuch, ihre mächtigen Flügel auszuſpannen. Ein Mann von der zweiten Claſſe kam heran, faßte ſie wie erzürnt beim Halſe und eilte damit weg. Ich folgte ihm nach in der Meinung, er wolle die armen Thiere tödten; ſtatt deſſen warf er ſie aber ins Meer, wo ſie verwundert eine Zeitlang ungeſchickt ſchwammen, und dann wieder den Flug

ergriffen. In dem Momente dampften wir gerade wieder fort und von Neuem ſetzten ſie uns nach. Ein Schwarm davon legte ſich ins Waſſer, um die Ueberreſte, die während unſeres Stillſtandes weggeworfen worden waren, wieder aufzuklauben, und auch die armen einmal gefangenen folgen uns, von ihrer Habgier getrieben, wahrſcheinlich noch nach. Der Himmel hatte ſich inzwiſchen ganz aufgeklärt, die Luft war rein, das Meer tiefblau. Unſere Mittagsbeobachtungen waren folgende: Breite 34°33′ N., Länge 131°38′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 63. O.) 260 Meilen, Entfernung bis Farallones 460 Meilen. Der Nachmittag war ſchön und briſig, die Mollyhawks flogen munter umher, ich zählte deren bis 22, ſpäter waren ihrer nur 12, vielleicht ſind die des Morgens ertappten zurückgeblieben. Die Luft war kühl, gegen Abend nur 64° Fahrenheit, dafür ſpazierte man gerne auf Verdeck und ſchaute den munteren Wellen zu. Gegen Abend wurde der Wind ungünſtiger, ſo daß wir die Querſegel ſchließen mußten und nur Fock-, Gaffel- und Stagſegel benützen konnten. Der Abend war klar, aber nicht ohne Wolken. Lange Schichtwolken zogen ſich im Südoſten hin und ſpielten bei Sonnenuntergang alle Farben von Perlgrau bis zum blendenden Weiß.

19. April. Die Nacht war ruhig geweſen. Ein grauer Morgen mit grauem Meer, der Himmel voll langer, faſt zu einer Maſſe zuſammengeſchmolzener Schichthaufwolken. Die Luft iſt kühl, die Briſe, anfangs von Nordweſten, dreht ſich mehr nach Nordoſten, ſo daß wir die Querſegel ſchließen müſſen. Eine Menge Mollyhawks umſchwärmen uns, ich zähle deren bis 62. Es ſind aber nicht mehr die kühnen Schiffer der Luft der vorigen Tage, welche ſich weit vom Lande entfernten, ſondern nur gleichſam Vergnügungszügler. Sie fliegen auch nicht mehr wie jene ſtill und ruhig dem Ziele nach, ſondern ſie umflattern uns ſpielend im leichten Fluge, ſie machen hundertmal den Weg, den das Schiff zurücklegt, ſie fliegen bald vor, bald nach, bald über unſeren Köpfen, manchmal ſtreifen ſie faſt an uns vorbei; zuweilen fliegt einer weit vor, legt ſich gemüthlich in die Wellen, die langen Flügel langſam zuſammenlegend, und läßt uns dann, gravitätiſch wie ein Schwan ſchwimmend, vorbeifahren. Ein anderesmal ſtürzen alle zuſammen, wahrſcheinlich ein leckeres Mahl von unſeren Küchenreſten haltend, und ſchauen in ihrer Menge von der Ferne aus wie ein plötzlich magiſch entſtandenes Inſelchen im Gewirbel der Spur unſeres Fahrwaſſers. Des Morgens beſuchte ich die Maſchine, eine kräftige, ſchöne Arbeit; drei Paar Maſchinen, Hoch- und Niederdruck mit zwei Luftpumpen und Governor

mit Kautſchuk-Klappen, der ſchon ſeit drei Jahren im Boote ſteht und ſich ſehr gut bewährt haben ſoll. Die Schraubenhalle iſt ſo hoch, daß man darin ſtehen kann. Der Heizraum iſt mit der Maſchine mittelſt eines langen Tunnels durch die Kohlenbänke in Zuſammenhang, wodurch der Maſchinenraum viel kühler bleibt. Es gibt im ganzen zwölf Feuerungen, drei in jedem Keſſel an jeder Seite, die ſich in der Mitte vereinigen. Die vier Keſſel ſind rund und haben ſehr dicke Wände. Unſere Mittagsbeobachtungen waren folgende: Breite 36°40′ N., Länge 126°31′ Weſt. Zurückgelegte Strecke (N. 63. O.) 282 Meilen, Entfernung bis Farallones 178 Meilen. Der Nachmittag war wolkig aber ruhig, die munteren Mollyhawks umflatterten uns fortwährend, einige blieben zurück, ſo daß wir deren nur etwa 50 zu zählen im Stande waren. Gegen Abend zu klärte ſich der Himmel allmälig und die Sonne ſank klar in Lazurfarben am Horizonte. Es war nicht mehr die Glut der Tropen, es waren die kälteren aber weicheren Mitteltöne der temperirten Zone.

20. April. Wir hatten in der Nacht die Farallones paſſirt. Um 5 Uhr nahmen wir den Piloten an Bord von einem kleinen Schoner, der da herumlavirte. Die Meiſten waren ſchon auf Verdeck, das goldene Land lag vor uns in ſeiner

vollen Morgenpracht, es war auch ein herrlicher Morgen. Wir dampften raſch unſerem Ziele zu, da dem Capitän daran gelegen war, die Poſt noch an dem Tage expediren zu können. Leichte Nebelwolken verhüllten theilweiſe die Höhen um das Goldene Thor, ohne ſie zu verdecken, ſondern um ihre durch die leuchtende Sonne verklärte Schönheit nur noch mehr hervorleuchten zu laſſen. Die klugen Mollyhawks hatten uns während der Nacht verlaſſen, um ſich von dem trauten Elemente nicht zu entfernen, dafür waren weiße Möwen wie liebliche Tauben an ihre Stelle getreten, die uns umflatterten. Wir ſahen den mit Robben bedeckten Cliff, das elegante Gaſthaus und ſchon fuhren wir an der phantaſtiſchen Leuchtthurmſpitze vorbei ins Goldene Thor. Die Hügel waren grün und graſig, hie und da mit dunklen Abſtürzen verſehen. Die Nebelwolken hatten ſich ganz gehoben und Meer und Himmel waren vom ſchönſten Blau wie zur feſtlichen Einfahrt. Kleine Boote fuhren umher und an Fort Point vorbei ſah man ſchon die Quarantaine-Inſel und mehrere vor derſelben vor Anker liegende Schiffe, darunter das ſtattliche »Oceanic« von der Oriental & Occidental Company, das vor drei Tagen aus China angekommen war. Uns zur Rechten erhoben ſich die häuſergekrönten Hügel von San Francisco, während ſich uns zur Linken liebliche Ausſichten auf die verſchiedenen,

mit Ortſchaften beſetzten Ausbuchtungen der Bay darboten. Eine große Dampfbarcaſſe fuhr an uns vorbei und bedeutete uns, gleich zum Wharf zu fahren, da wir noch Zeit hätten, die Poſt abzuliefern. So fuhren wir durch die Quarantaine fort hinauf, da kam die Barcaſſe wieder zurück und brachte die Zollbeamten und dann den Sanitätsarzt an Bord. Glücklicherweiſe erklärte uns dieſer, da der ſanitäre Zuſtand des Schiffes ein guter war, in freie Pratic. Wir legten bald am hölzernen Molo der Geſellſchaft an, es dauerte nur ein paar Minuten und ſchon dampfte die Poſt mit einer eigenen Barcaſſe zum Bahnhofe, um über Land oſtwärts zu ziehen. Es war 7 Uhr, da wir anlegten, und wiewohl um 8 Uhr Frühſtück war, verließ ſchon die Mehrzahl der Paſſagiere gleich das Schiff. Mr. Mc. Kay, der Bahn-Agent, wurde mit Cheers empfangen, als er über die Relling ſpringend an Bord kam, ſobald das Schiff anlegte. Er war ſehr freundlich mit Allen. Wir vertrauten uns ihm auch an und er gab uns einen ſeiner Leute mit, um uns gleich zum Billetten-Amt zu führen. Wir hatten jedoch vorher die Zollamts-Reviſion in der Wharfshalle durchzumachen. Man hatte uns an Bord Billetten gegeben, auf welche Jeder unter Eid aufſchreiben ſollte, ob er nichts Zollpflichtiges hätte, hernach brachte man dieſelben einem oberen Beamten, der ſeine Signatur gab, und dann übergab

man ſie einem anderen, der trotz dieſer ganzen Erklärung dennoch revidirte. Der erſtere verlangte, daß ein Jeder ſeinen Zettel habe, ich hatte aber blos einen Zettel für Alle, da keine mehr an Bord zu finden waren. Als ich ihm das ſagte, ärgerte er ſich ſo, daß er, trotzdem ein Officier gekommen war, um ihm mitzutheilen, daß wir Alle zuſammen gehören, den Zettel zerriß und zu Boden warf. Damit war die Sache abgethan und wir fuhren fort. Wir hatten einen Wagen für das Gepäck und einen per Stunde für uns genommen. Wir fuhren gleich zur Billetten-Agentie bei der Oakland Ferry, wo man uns als »through paſſanger« Billetten über die Southern-Route via Yuma, Deming, Sta. Fé, Kansas City, Chicago, Detroit, Suspenſion Bridge, ohne etwas mehr zahlen zu müſſen als auf der directen Linie, in freigebiger Weiſe einhändigte. Dadurch lernte ich von Fort Yuma nach Kanſas City eine neue Strecke kennen und vermied die beiden in dieſer Jahreszeit noch ſehr kalten Gebirgszüge der Sierra Nevada und der Rocky Mountains. Wir fuhren nun zur Domkirche neben dem biſchöflichen Palaſt. Dieſelbe liegt hoch in der Stadt an einer ſo ſteilen Straße, daß die Pferde Mühe haben hinauf zu fahren. Dafür aber erklimmen dieſelbe wie durch Feenkraft die Drahtſeil-Street-Cars, von denen San Francisco ſchon voll iſt und die durch entfernt

gelegene Dampfmaſchinen getrieben werden. Sie fahren raſch und ruhig. Wir fuhren dann weiter, um das noch im Bau begriffene großartige Rathhaus und das neue, wirklich grandioſe Etabliſſement der Jeſuiten anzuſehen, das einen ganzen Block einnimmt, ein hoher impoſanter Bau, wo ſie das Haus, das Collegium, welches nach der Zahl von jungen Leuten zu urtheilen, die herauskommen, ſehr beſucht iſt, und die Kirche haben. Letztere iſt ſehr groß mit breiter Eingangshalle, von deren Seiten hölzerne Treppen hinauf zum Hauſe führen, und hat eine flache Decke. Wir gingen dann in ein kleines Zimmer oberhalb der Markthalle, wo man alle Delicateſſen bekommt, zum Eſſen und hatten thatſächlich ein gutes Gabelfrühſtück. Wir ließen uns hierauf nach Montgomery Street führen, wo wir einige Einkäufe machten, und fuhren immer mit demſelben Wagen, dem wir 15 Dollar bezahlen mußten, zu Oakland Ferry zurück, wo wir unſer kleines Gepäck wiederfanden; das größere hatten wir bereits nach dem 83 Meilen entfernten Lathrop, wohin wir zu fahren beabſichtigten, aufgegeben. Mit der 2 Uhr-Ferry fuhren wir hinüber. Der Wind war friſch von Nordweſten, Himmel und Meer vom ſchönſten Blau. Wir warteten am hölzernen Wharf von Oakland mit dem Blick auf Goat Island, bis der Zug nach der Ankunft der 3 Uhr-Ferry um 4 Uhr 20 Minuten

wegfuhr. Wir paſſiren Oakland, ein flaches Land, alles grünend, das Meer zur Linken, die Gegend mit kleinen Häuſern beſetzt. Zahlreiche Möwen ruhen ſtill am Strande und ſchauen unverwandt, aber unerſchrocken dem Zuge zu. Auf den Wieſen zur Rechten ſehen wir ganze Schaaren von unten weißen oben grauen Vögeln und einen großen grauen Reiher. Die Luft war kühl, jedoch der Tag ſchön und der durchſichtige klare Himmel Californiens hing über uns. Lange umſchreiben wir die Bucht und ſehen einige immergrüne Eichen, die auf den grünenden Hügeln wachſen. Wir paſſiren auf einem Damm durch das Waſſer einen Theil der Bucht, neben welcher ein kleiner Tunnel und Abſtürze, ſcheinbar aus Kalkſtein, ſich befinden. Bei Vallejo Junction fanden wir einen Pier, wo ein Raddampfer angelegt hatte. Der Weg geht längs oder durch die Bucht, wo Wildenten und zahlreiche zahme Schopfenten ſchwimmen. Wir kommen zu Port Coſta, wo viele Schienenwege und ein Wharf mit Ferry zu der gegenüberliegenden gleichnamigen Stadt sich befindet und wo eine Menge Leute ausſtiegen. Wir paſſiren Martinez am Ufer, wo die Bucht mit Schilf bedeckte Strecken zeigt, und ziehen durch eine lachende hügelige Gegend mit duftigen Bergen. Nur Spanien kann wetteifern mit der Klarheit und Durchſichtigkeit dieſer californiſchen Luft; in den ſchönſten Lazurtönen ſpielen die fernen durch-

furchten Berge in den Strahlen der Abendſonne. Die Gegend wird flacher und zieht ſich in eine fruchtbare grünende Ebene zur Linken, während wir rechts noch ſanfte und grünende Hügel behalten. In Cornwall fährt uns eine Bahn über unſeren Köpfen hinweg. Die Hügel zur Rechten werden höher und hüllen ſich in ſtahlblaue Schatten. Brentnoor in einer fruchtbaren Getreideebene iſt eine Ortſchaft mit nur ein paar Häuſern. Alles hüllt ſich in die Dunkelheit der ſternenhellen Nacht. Wir kamen zur Joaquim River, die wir auf einer Brücke überſetzen, und erreichen Lathrop nach 8 Uhr. Sogleich gingen wir zum Gaſthauſe, welches dicht bei der Bahn liegt, an der anderen Linie, die gegen Merced u. ſ. w. zu führt. Der Zug, der noch eine Strecke weiter hinunter fährt, hielt da 20 Minuten an und in dem geräumigen Speiſeſaal des Gaſthauſes war Abendeſſen-Station für die Paſſagiere. Der Abend war prächtig, der Himmel ganz wolkenlos, ſternenhell und von erſtaunlicher Durchſichtigkeit.

21. April. Der Morgen war herrlich, vom ſchönſten tiefſten Blau, ſo blau, daß ich, gegen die Himmelswölbung blickend, glaubte, es wäre wolkig; die Luft zitterte in Klarheit, ſie war des Morgens kühl aber labend, eine wahre Erfriſchung. Neben dem Gaſthauſe iſt ein ſchöner Grizzly Bear, der

am 1. April gefangen wurde, es iſt ein prächtiges Weibchen. Die Ortſchaft von Lathrop beſteht aus wenigen Häuſern, ſie hat keine Kirche, nur in der Schule wird an Sonntagen Service abgehalten. Bald waren es Wildgänſe, oder Kraniche, die in einem Dreieck am Himmel flogen, bald Pelikane, weiß mit ſchwarzen Flügeln, die ganz nahe über unſeren Köpfe fliegend ſich aufhielten und den kommenden Zügen zuſchauten. Wir fuhren zu Wagen mit einem Paar flinken californiſchen Pferden nach Sutherlands Ferry am St. Joaquim Fluße, wo ein Häuschen und alte Weiden ſtehen, auf denen allerhand Vögel ſich aufhalten, die harmoniſchen Sänger Californiens, Yellow Birds, Black Birds, Red Birds und wie ſie alle heißen; namentlich eine alte Weide in der Nähe der Ferry war ganz voll davon, und die Aeſte waren mit ihren taſchenartigen Neſtern ganz behängt. Auch der Ground Squirrels ſahen wir unterwegs eine Menge, die namentlich in den Aufſchüttungen der Bahnſtrecke ihre Behauſungen graben; auch an den Burrowing Owls, die mit ihnen gemüthlich zuſammen wohnen, war kein Mangel, man ſah ſie zumeiſt auf den Hügelchen der Höhlen oder auf den Holzumfaſſungen der Wieſengründe ſitzen. Hier pflegten auch die gelbbrüſtigen Staare aufzutreten. Vives erlegte im ganzen 25 Stück dieſer verſchiedenen Thiere. Wir kehrten nach Lathrop zurück noch

zeitlich genug, um frühſtücken zu können und dann mit dem um 1 Uhr abgehenden Zuge ſüdwärts abzufahren. Wir nahmen in einem Sleeping Car Platz, welche wir bis zum atlantiſchen Ocean benützten. Gleich anfangs paſſiren wir eine ſumpfige Stelle mit herrlichen Eichen, deren Laub bereits ſtark entwickelt war, während ſie bei uns um dieſe Zeit kaum auszuſchlagen anfangen würden. Es iſt doch ein herrliches Land, dieſes Californien! Nachdem wir auf einer hölzernen Brücke den kleinen Stanislaus Fluß überſetzt hatten, erreichten wir bald darauf über fruchtbares flaches Land ziehend Modeſto. Auf hölzerner Brücke überſchreiten wir den Toulumna Fluß und fahren dann durch Felder. Wir ſind in der vollſten Getreidegegend, mit Recht führt eine kleine Station den Namen Ceres. In Cheſey ſchleppten Leute mit an Pferde geſpannten großen Schaufeln Sand für den Grund von einem Getreidemagazin, ein Haufen von Sand! Wir erreichen Merced; das große hölzerne Gaſthaus von El Capitan ſteht hier wie zuvor, als wir da einkehrten, um nach Yoſemiti zu fahren, nur hat man die Stadt vielfach verſchönert. Das ſchöne Court Houſe mit Kuppel und Säulen ringsum iſt zur Linken zu ſehen. In der Nähe gewahren wir vor der Stadt einen hübſchen Obſtgarten mit einer Holloday's Patent Waſſermühle verſehen. Wir durchziehen ein weites

Getreideland, zur Linken in der Ferne von der Sierra begrenzt, auf welcher ſcharf getrennt vom blauen Himmel leuchtende perlgraue und blendend weiße Haufwolken ruhen und auf der man auch Schnee als kleine Flecken auf den höchſten Anhöhen gewahrt. Wir paſſiren einzelne Flußſtrecken, darunter den Maripoſa und Conchilla Fluß mit ganz trockenem Sandbette. Viele Strecken werden als Hutweide benützt, auf der Rind- und Schafvieh weidet. Man erreicht Madera, 185 Meilen von San Francisco entfernt, von wo aus ſich die neue Straße hinauf zu dem Yoſemiti Thal hinzieht. Viele ziehen jetzt dieſen Weg, der direct zu den Big Trees führt, dem anderen über Merced und Hornitas vor und kehren dann mit letzterem zurück. Marces Hotel iſt ein großes hölzernes Gebäude. Wir paſſiren eine ſumpfige Strecke und ziehen dann durch Weiden- und Feldland, bis wir den St. Joaquim Fluß mit ziemlich ſteilem Falaiſen-Ufer überſetzen müſſen, der hier ein kleiner Fluß iſt im Verhältniſſe zu ſeiner Größe bei Lathrop. In der Ebene iſt der Boden durchwegs zu kleinen Haufen erhöht, die ihm ein eigenthümliches buckeliges Ausſehen verleihen. Wir hatten ein vortreffliches Eſſen in Freſno, wo man 25 Minuten bleibt. Es gibt hier ein Court Houſe ähnlich jenem in Merced. Wir durchziehen dann eine flache Ebene, durch welche eben eine Straße gebaut wird, eine lichtgrüne Fläche mit im

Dunſte des Abends verſchwimmenden Bergrücken rechts und links, als Unterbrechung ein paar Felder mit einer armſeligen Farm, ein hölzernes Haus, eine Einzäunung für Hühner, eine Einfriedung für Rindvieh, eine Waſſerhebemühle, ein paar holzumzäunte Ruheſtätten, ſonſt weit und breit nichts Anderes als die große Prairie. Nahe an den Feldern waren Fallen wahrſcheinlich für Ground Squirrels, dieſe geſchworenen Feinde des Getreidefarmers, geſetzt. Die fernen Berge verſchwammen in dem Dämmerlichte und ſtill fuhr der Zug durch die grafige Ebene, hin und wieder an einer kleinen Station haltend. Nur über den Bergketten auf beiden Seiten lagen Haufwolken, ſonſt war der Himmel klar und ſternenhell, von einer Klarheit, welche Californien bloß mit Spanien und Aegypten gemein hat.

22. April. Die Nacht war kalt. Wir erwachen vor dem 6.967 Fuß langen San Fernando Tunnel, hinter welchem wir eine Zeitlang warten, während die Maſchine den anderen Theil des Zuges abholte, den ſie hügelaufwärts nicht ziehen konnte. Bäume mit gelben Blüten ſind hin und wieder zu ſehen und zwiſchen dem Dickicht ſpazieren zahlreiche Quails. Der Boden iſt quarzig. Wir ſteigen dann raſch hinab, der Tag iſt ſchön, aber Nebel ruht auf den höchſten Anhöhen. Wir kommen durch

eine Hochfläche, die theilweiſe zu Feldern benützt wird, nach welcher eine fruchtbare, ſanft abſteigende Feldebene ſich hinabzieht. Wir erreichen San Fernando, eine kleine, nur aus wenigen Häuſern beſtehende Ortſchaft. Hierauf paſſiren wir ein trockenes Flußbett, neben welchem in den unbebauten ſandigen Strecken kleine ſtachelige Cereus und Opuntien wachſen. Das Feuer iſt über die Strecken dahingezogen und dürr ragen einzelne Yuccas mit ihren Blumenbüſcheln empor. Wir überſchreiten ein anderes flußartiges Bett, welches durch einen rohen Damm begrenzt iſt. Große flache, mit kleinen gelben Blumen bedeckte, wie mit Gold überſtrömte Wieſen, auf beiden Seiten der ebenen Thalſohle grünende Hügel und an deren Fuße einzelne Ranchos, eine hölzerne Waſſerleitung zur Rechten. Jetzt iſt es wieder ein Meer von lichtlila Blüthen, welche das Weideland bedecken und mit den goldgelben abwechſeln. Eine rieſige Schafherde weidet friedlich über dieſelben. Nach hübſchen Getreidefeldern und ſandigem Lehmboden verengt ſich das Thal, Schafe eilen über die Bahn, ſchönes Rindvieh weidet auf den benachbarten Feldern. Zur Linken laſſen wir ein breites Flußbett, die Bahn fährt längs dem ſteilen Abhang auf der rechten Flußbank. Wir erreichen Los Angeles mit dem auf offener Straße liegenden hölzernen Depot, wo wir frühſtückten. Leider trafen wir dort nicht

einige Bekannte, die ich wiederzuſehen hoffte; wie ich nachträglich erfuhr, hatten ſie erſt nach meiner Durchfahrt mein Telegramm bekommen. Ein feiner Sprühregen kommt vom grauen Himmel. Links iſt Los Angeles Infirmary, von den barmherzigen Schweſtern unterhalten, rechts die Ruheſtätte und dann die Stadt. Wir paſſiren das breite Flußbett der Los Angeles River. Grünende erdige Hügel auf beiden Seiten, Hirten zu Pferde mit Rindvieh und Schafen. Wir ſteigen leicht hinab in das weite, breite Thal von San Gabriel, links laſſen wir die alte Miſſionskirche dicht bei der Bahn. Man ſieht die Sierra Madre Villa auf dem Abhang, 1.800 Fuß über der Meeresfläche, das Thal beherrſchend, ein neues gegenwärtig ſehr beſuchtes Gaſthaus, ein Sanitarium in trefflichſter Lage. Die ſchönen Berge, welche das Thal begrenzen, ſind in weiße Wolken gehüllt. Wir paſſiren Savanna mit durch zahlreiche Weiden und Pappeln eingezäunten Feldern in ſehr fruchtbarem Boden und erreichen nach einem breiten trockenen Flußbett El Monte mit ſchönen Pflanzungen und in der reichen Vegetation halb verſteckten netten Häuschen. Nach El Monte überſchreiten wir das breite Bett des San Gabriel Flußes, auf der Linken desſelben iſt die Ebene von ſchön geformten Hügeln begrenzt, die eine getrennte Hügelreihe bilden, welche ſich gegen das Innere des Landes nur durch eine lehnige

Fläche an die hohe, durch tiefe Schluchten zerriſſene Sierra Madre anſchließt. Wir paſſiren Puente und ſehen junge Männer mit ſpaniſchem Geſichtsſchnitt und Pferde mit mexicaniſchen Satteln. Zahlloſe Blackbirds und große Falken kreiſen in den Lüften. Wir ziehen durch bewegtes graſiges Hügelland, in den Thälchen desſelben ſtehen große Eichen und an den Lehnen kleine Häuser von Eingewanderten, meiſtens von Holz, einzelne mit hübſchen Obſt- und Weinpflanzungen. Letztere werden in Stöcken ohne Pfahl gehalten und manche derſelben ſind von bedeutender Größe. Der Boden iſt vortrefflich, die Wieſen ſtrotzen in Gold von einer hochwachſenden Pflanze. Ein Bächlein durchzieht den Thalgrund, mancher niedrige Hügel iſt bis oben als Feld bebaut. Zur Linken bietet ſich eine gezackte tief durchfurchte Hügelkette. Wir erreichen Spadra, beim Bahnhofe ſteht ein weißes hölzernes Haus mit fünf Fenſtern auf der Längs- und drei auf der ſchmalen Seite, nebſt einem Garten und mehreren Coniferen ringsum. Jenes von Uncle Billy Rubottom iſt länger, in einer ſchönen Obſtpflanzung, der arme Alte ging aber im vorigen Jahre dahin, jetzt hat es eines ſeiner Kinder. Schöne Weinberge befinden ſich daneben, elegantes Cottage zur Rechten. Kurz darauf erblickt man das herrliche flache Thal von Pomona mit ſchönen Obſtpflanzungen

und elegantem Cottage mit einem Thurm in der Mitte. Neue, aber nicht üppig ausſehende Orangen- und Obſtpflanzungen wechſeln mit Wieſenſtrecken, wo die kleinen Opuntien und ſtacheligen Cereus ihre Heimat haben. Wir durchziehen ein weites Grasland, auf beiden Seiten von hohen Sierras begrenzt, deren Gipfel in den Wolken verſchwinden. Wir ſind in Cucamonga, neben dem iſolirten Depot ſind zahlreiche junge Eucalyptus gepflanzt. Die Hügel zur Rechten treten näher heran und weite Strecken der unbebauten Ebene ſind mit einer Art Haidekraut-Gebüſch bedeckt. Man erreicht Colton. Es iſt eine Reihe von Häuſern, zumeiſt Gaſthäuſer mit Pappeln davor, eine Pappelreihe längs der Straße, die hinaufführt, und einige Waſſerhebemühlen. Sehr hübſch iſt von Colton der Blick auf das Riverside Thal, wo ſich eine treffliche Anſiedlung befindet. Auf der Sierra iſt ein Berges-Abſturz, Gods Arrow genannt, welcher wie ein ähnlich einer Pfeilſpitze geſtalteter weißer Fleck im dunklen Berge ſich ausnimmt. Brigham Young ſagte ſeinen Leuten, ſie ſollen weſtwärts gehen, bis Gottes Pfeil ihnen die Stelle zeigen wird, wo ſie ſich niederlaſſen ſollen, und ſie reiſten tauſende von Meilen, bis ſie dieſen Ort fanden; es gibt eine herrliche Anſiedlung von Mormonen in San Bernardino am Fuße dieſes Berges. Spaniſche Geſichter, mit Indianern gekreuzte Californier, die

ſpaniſch ſprechen, ſtehen am Bahnhofe mit der Ruhe der Mexicaner. Wir paſſiren ein kleines Flüßchen mit wenig Waſſer, es iſt der Sta. Ana River. Das Thal verengt ſich auf beiden Seiten, kahle in ſenkrechte Thälchen durchfurchte Hügel, in der Sohle einzelne bebaute Strecken mit einſamen aus Adobe gebauten, aber mit Holz gedeckten Häuſern. Mit Indianern gekreuzte Californier ſind hie und da zu ſehen. Im Grunde des Thales erſcheint uns ein hoher Berg theilweiſe mit Schnee bedeckt. Auch links ragen hinter den erdigen, nur mit kleinen Büſchen bekleideten Hügelchen die ſchneebedeckten Berge von San Bernardino empor. Einzelne Felder nehmen die beſſeren Theile der Thalmulde ein, neben einem Bachbette wachſen Weiden und Pappeln in Menge. Der Himmel klärt ſich auf, die ſchönen Umriſſe der Sierra enthüllen ſich allmälig und lieblich ſcheint die Sonne auf die ſtille Landſchaft herab. Manchmal reitet ein einſamer Californier auf ſeinem mexicaniſchen Sattel, hin und wieder erheben ſich grüne Bäume. Wir ſteigen aber höher und höher durch grünende, mit weißen und orangegelben Blumen bedeckte Wieſengegend, und prächtig breitet ſich uns zur Linken die ernſte Sierra aus mit den ſchneebedeckten Anhöhen; wir ſind in San Gorgonio, 2.592 Fuß über dem Meere, von wo ſich uns eine ſchöne Ausſicht auf die Kette darbietet. Eine Drehplattform dient dazu,

die Maſchine herumzudrehen, die wir hier als auf der höchſten Stelle ausſpannen. Die Abhänge der Berge zur Rechten ſcheinen wie mit loſen Steinen überworfen, kein Haus, kein Vieh, kein Baum, nur bei einer Art trockenem Torrente ſind ein paar Platanen zu ſehen. Der ſtachelige Cereus macht dafür ganze Büſchel, namentlich iſt dies nach Cabezon der Fall, hie und da treten auch Yuccas auf. Leute aus einem Fuhrwerk, deſſen Pferde weiden und aus dem ein Kind den Kopf herausſteckt, bereiten ſich in dieſer öden Natur aus den Buſchen ein Feuer vor, um das Mittagmahl zu kochen. Hin und wieder treten auch runde Mamillarias auf. Wir drehen uns links, das Land wird immer öder, die Yuccas hören wieder auf, nur mageres Gebüſch und die Cacteen ſind zu ſehen. Die Hügel ſind ganz kahl, wir ſind in der Wüſte, ein Häuschen mit einigen Pappeln ringsum bildet eine kleine ſmaragdene Oaſe. Die Luft iſt brennend, der Himmel klar, die Ebene weiß, die Hügel grüngelb oder röthlich, eine wahre Wüſtenlandſchaft. Eine ganze Strecke iſt mit großen Granitgeröllen bedeckt. Eine andere Art von ſtacheligen, mit weißen Dornen verſehenen Cereus und großen roſigſtacheligen Mamillarien, dann lauter weißlicher Sand — man dünkt ſich in der ſyriſchen Wüſte. Wir kamen an ein paar Häuschen von Chineſen vorüber, wo große Mamillarien mit hakenförmigen

Stacheln, die man Negroes Head nennt, wachſen, dann abermals lauter Sand auf allen Seiten und ganze Hügel davon zur Linken, hierauf luftige Hügel zu beiden Seiten, rechts capartig vorſpringend gegen die flache von feinem, durch den Wind leicht gewellten Sand gebildete Ebene. Die wenigen mageren Pflanzen, die zwiſchen dem Sand aufſchießen, ſind alle gegen Süden gedreht. Wir ſehen keine Cacteen mehr. Die Berge, namentlich zur Rechten, ſind edel geformt, aber nackt von ihrer mit Schnee beſprenkelten Spitze bis zu ihrem Fuße. Ein hölzernes Häuschen und die Ruine eines Adobehauſes iſt Alles, was wir von Menſchenwohnungen erblicken. Ein Tamarisk-ähnlicher Baum tritt in Gruppen auf in der ganzen ebenen ſalzartigen Fläche, worauf Patzen einer buſchigen Pflanze vorkommen. Wir ſehen fünf Feuer zur Rechten in der Ebene. Ganz eigenthümlich iſt die Formation der Berge zur Linken, ganz kahl mit zahlreichen Furchen, dazwiſchen ſtellenweiſe felſig und zerklüftet. Stattlicher ſind die Berge zur Rechten des Thales mit ihren ſpornartig vorſpringenden Anhöhen. Die Gruppen Tamarisk-artiger Bäume werden häufiger und wir ſehen auch einen kleinen Vogel. Auf der linken Seite zieht ſich die Gebirgskette, welche das Thal einſchließt, weiter, der Boden wird lehmiger, weniger ſandig und ganz flach. Wir halten in Walters, von wo man die

zerklüfteten Berge zur Rechten ſchön überſieht. Die rechts liegende Gebirgskette, in der Höhe abnehmend, ſpringt in einem langgedehnten, dem Thal parallelen Vorſprung vor. Der Boden, der hier an ſeiner tiefſten Stelle 266 Fuß unter der Meeresfläche liegt, wird lehmig und zerbröckelt, als wie wenn es vor Kurzem geregnet hätte, und iſt mit niedrigen Pflanzen ſtellenweiſe bedeckt. Prächtige Mirage Effects zur Rechten, wie ein großer Teich und Bäume dahinter, wovon jedoch nichts beſteht. Luftige Berge begrenzen noch weit das ſich mächtig erweiternde Thal. Vor zwei Tagen hatten ſie hier eine große Ueberſchwemmung. Die Ebene wird ganz lehmig und ohne Vegetation. Der Schlamm hat Ströme in dieſer Fläche gebildet, die, lichter in der Farbe, ſich wie Rieſenſchlangen ausnehmen. Auch die Berge zur Linken entfernen ſich, kleine, wie bankartige Ueberreſte geſtaltete Hügelchen ragen zur Linken empor, wir ſind in Dos Palmas. Die Gegend iſt von troſtloſer Oede, ein zerbröckelter Lehm ohne Vegetation, außer ſehr vereinzelten, ſpärlich wachſenden Gruppen einer niedrigen Pflanze. Der Wind weht ſtark von Südweſten, eine ſchwere Staubluft umhüllt die Gebirge auf beiden Seiten. Wir ſahen den Staub hinaufwirbeln von Dos Palmas aus, jetzt ſind wir ganz mitten drin. Wir halten in Fink's Springs, der Boden iſt mit Salzanflug bedeckt. Es gibt hier

viele von den Regengüſſen gebildete Strömlein, die wie große Teiche ausſchauen, manche noch mit ganz friſchem Schlamm verſehen; manchmal bilden ſie auch tief eingeſchnittene Furchen. Zur Rechten treten zwei Hügel aus dem Schlammmeere empor, deren Enden ſich in Mirage verlieren, ſie ſchauen wie zwei große Walfiſchrücken aus. Links ganz nahe an der Bahn iſt eine Mudwell, d. h. eine große Schlammquelle mit Fumarole von ſchwachem Schwefelgeruch daneben, deren mehrere in der Gegend vorkommen. Der Conducteur war freundlich genug, den Zug bei derſelben anzuhalten, damit wir dieſelbe beſichtigen könnten; nur erbat er ſich von mir eine Zeichnung von Cachizes Head Gebirge, an welchem wir vorbeifahren werden und wofür er auch dort halten wird, die er ſeiner Frau mitbringen wolle. An einer Stelle iſt der Boden ganz mit Steinplatten beſetzt, manche ſcheinbar abſichtlich aufrechtgeſtellt. Dann fangen die Pflanzen an häufiger zu werden und wir kommen durch eine tiefe Mulde, eine Art Flußbett, wo noch eine Waſſerlache ſteht. Dann folgt wieder feiner Sand mit höheren buſchartigen Pflanzen. Ein Dunſt von Staub, den der Wind aufwirbelt, verhindert uns in die breite Ebene zu ſehen. Längs der Bahn läuft eine Wagenſpur, ein einſamer Rabe fliegt auf, ſonſt kein Lebenszeichen weit und breit. Wir paſſiren Tortuga. Die Ebene bietet

uns dünenartige Sandbuckel und förmliche Sandhügel zur Rechten. Die Gebirge zur Linken treten allmälig näher heran. Ein einſames hölzernes Kreuz bezeichnet wahrſcheinlich die Ruheſtätte irgend eines armen Wanderers. Der Boden iſt beſetzt mit zahlreichen Tamarisk-artigen Bäumen, dann mit dunklem Schotter. Man überſetzt mehrere Gräben, die in der Diagonale mit der Bahnlinie gebaut, das Waſſer zu den Waſſerdurchläſſen leiten. Man erreicht Mammoth Tank, wo ein kleiner hölzerner Bahnhof ſteht, dunkelroth angeſtrichen, wie üblich. Die ganze Ebene iſt mit kleinen Granitgeröllen und ſolchen von ſchwärzlichem Stein bedeckt, man möchte ſagen ein rieſiges Flußbett. Die Abzugsgräben ſetzen ſich fort. Prächtige große ſchlangenartige Cereus mit rothen Blüthen und viele von den anderen vieläſtigen gelbſtacheligen ſind zu ſehen. Links neben der Bahn ſtehen zwei rohe Hütten aus dürrem Gezweig und Planken, zur Rechten ſchwach contourirte Dünenhügel. Bei der dichten Staubluft ſieht man, wie an einem Chamſin Tag, nur hin und wieder die Berge zur Linken in Zacken und Kuppen erhöht. Wir paſſiren Cactus, nach den vielen ſchlangenartigen Cereus (Ocotillas) ſo benannt. Es waren dort einige Indianer und Californier, links ist eine Bahnlinie. Der Boden iſt ſehr ſandig und röthlich, es gibt hier in der Nähe Goldbergwerke. Die Ocotillas ſchauen von

der Ferne wie blattloſe Akazien aus, deren Triebe aus einem Stamme ausgeſchoſſen wären. Ganz eigenthümlich erſcheinen ſie, wenn ſie vom Winde umgeworfen ſind, wie das Gerippe eines Bootes. Der Boden wird bucklig und ganz mit kleinen Steinen bedeckt auf den Anhöhen und mit Sand in den Mulden, eine wahre Wüſtennatur. Bei den Bergwerken gibt es eine kleine Anſiedlung mit Hütten am Ufer des ſich ſchön windenden Colorado Flußes. Ein Herr ſteigt bei denſelben aus, wir fahren fort. Die Vegetation nimmt zu, die ſchönen Berge zur Linken ſind aber in der Sandluft verhüllt. Wir ſehen einzelne Häuſer auf Erdhügeln, wir ſind in Yuma, der Grenzſtadt von Arizona, 648 Meilen von Lathrop entfernt. Schon auf dem Bahnhofe ſehen wir zahlreiche Indianer diesſeits des Flußes, manche gehen an dem Zuge vorbei, wie wir den Colorado auf einer ganz hölzernen Brücke mit aus Kieſelſtein gebauten Pfeilerfeſten paſſiren. Es ſind halbnackte, ſchöne kupferfarbige Geſtalten mit freundlichen Geſichtern, die Einen anlachen, manche mit Federn geſchmückt, und auch im Anſehen hübſch und von ſchönen wollüſtigen Körperformen. Von der Brücke aus hat man eine ſchöne Ausſicht auf die am Fluße gelegene Ortſchaft, eine Reihe von Lehmhügeln, kahl von unten bis oben, welche mit breiten Verandas umgebene Adobe-Häuſer überragen.

Dicht bei dem Stadt-Bahnhofe, wo uns Indianer, Indianerinnen mit hängenden Brüſten und ſchöne Knaben mit rothem Calico um die Hüften entgegeneilen, baut man ein großes hölzernes Gaſthaus für die Bahngeſellſchaft, von dem aber nur die Frame beſteht. Am Bahnhofe ſtand ein Wagen mit flinken Arizona-Pferden beſpannt, um uns zum Palace Hotel zu bringen, einem alten Adobe-Haus mit breiter Veranda, wo wir aber vortreffliche Hammel-Cotelettes und Rhum-Omelette fanden. Yuma iſt ein Stück Spaniſch-Amerika und dabei der ſtaubige Himmel mit den breiten Straßen, an denen niedrige Adobe-Häuſer liegen, und die in der Abendbriſe tanzenden Mesquite-Bäume. Man glaubt in Aegypten zu ſein. Die Nacht iſt ſchön und ſternenhell und die Briſe weht kühl über die wüſte Gegend.

23. April. Ein herrlicher durchſichtiger Morgen, flaches Land mit Mesquite-Bäumen, große Candelaber-Cereus (Sajuara) und einige von den kleinen ſtacheligen. Erſtere, wie dunkle Säulen geformt, geben der Landſchaft ein eigenthümliches Ausſehen, man möchte ſagen, daß ſie mit Pfählen beſetzt ſei. Aus der Ebene tauchen auf beiden Seiten Gruppen von kahlen, röthlichen, ſchön geformten Hügeln, welche in der Morgenſonne die ſchönſten Lilafarben ſpielen. Wir halten bei

ein paar Adobe-Häuſern, grau wie der Lehm, auf dem ſie liegen, zur Linken, wo aber kein Depot ſteht. Man kann ſich von den Rieſen-Cereus, welche auf den erhöhten Rücken die Pfeiler-Silhouetten bilden, nicht trennen. Wir ſahen einen Wagen mit Ochſen und einige Leute mit einem Zelt, die damit beſchäftigt ſind, Mesquite-Holz zu ſchlagen und aufzuhäufen. Die Hügel zur Linken bieten uns ſchöne zackige Linien, wahre griechiſche Formen und auch die Beleuchtung und der Himmel ſind griechiſch. Wir kommen an einigen Adobe-Häuſern vorbei, andere ſind blos aus Pfählen, die neben einander geſtellt werden, gebildet. Beim Bahnhofe treffen wir halb kupferfarbige Mexicaner. Manche Strecken ſind zu Getreidefeldern benützt, zwiſchen welchen üppige Mesquite-Bäume wachſen. Sie ſind mit roh geflochtenen Aeſten umzäunt, da in den nebenliegenden Strecken langgehörntes Rindvieh weidet. Auf der rechten Seite ſieht man mehrere große Adobe-Häuſer und einen ganz mit Cactus bewachſenen Hügel, wir ſind in Tucſon. Zahlreiche Indianer waren bei dem Zuge, ſchöne Geſtalten mit hängenden Haaren und freundlichem, wohl genährtem Geſicht. Eigenthümlich war die Bemerkung unſerer wildausſchauenden Neger, daß die freundlichen lächelnden Indianer wild ausſchauen. Sie trugen europäiſche Kleidung und Schnüre von Glasperlen um den Hals. Sie hatten

ſehr weiße Zähne, eine auffallend rothe Zunge und ſchöne intelligente Augen. Die Ortſchaft von Tucſon beſteht nur aus wenigen Häuſern aus Adobes, manche davon ſind ziemlich groß und nett. Sehr ſchön iſt die Ausſicht zur Linken auf den ſtattlichen Bergrücken von Sta. Catarina, der die Ebene begrenzt. Zur Rechten treten kahle und lilafarbige, aber ſchön geformte Hügelgruppen auf. Am Fuße eines dunklen Hügelchens ſieht man die alte Miſſionskirche von San Javier. Die Ebene iſt ganz flach, mit einigen Mesquite-Bäumen und einer Unzahl Cactus beſetzt, namentlich von den candelaberartigen mit gelblichen Stacheln. Rechts haben wir die Sta. Rita Gebirgskette. Vereinzelt kommen auch die Rieſen-Cerei und kleine Yuccas, ſowie Opuntien, ſcheinbar die Ficus indica, vor. Die Yuccas werden zahlreicher, es iſt die Yucca filamentoſa, auch viele Cerei, ähnlich der Ocotilla, treten auf mit ihren ſchlangenartigen Armen; ſie ſind aber viel ſtacheliger als jene, mit dickeren vorſpringenden Stacheln. Durchfurchtes Land, erdige Abſtürze mit großen Sajuara, Rieſen-Cerei, welche der Landſchaft ein äußerſt eigenthümliches Anſehen gewähren, namentlich wenn ſie wilde Felſenpartien krönen und ſich mit den ſtacheligen Ocotilla-artigen untermiſchen. Viele ſind alt, ihre Stämme mehr oder weniger ausgehöhlt. In den Thalgründen weidet mageres Rindvieh, auf den Hügeln ſind

Eſel zu ſehen, aus einigen Adobe-Häuſern ſchauen Indianer heraus. Auf einer Anhöhe links ſieht man zwei Häuſer, die eine recht hübſche kleine Landſchaft beleben, mit einem großen aus trockenen Aeſten gebildeten Corral daneben. Wir erreichen Pantano mit ein paar Zelten und einigen Adobe-Häuſern. Der Boden zieht ſich hügelig fort mit kleinen Muldenthälern und vereinzelten Adobe-Häuſern. Wir kommen in eine Niederung, die ganz mit Yucca filamentoſa beſetzt iſt, nach welcher eine graſige Ebene folgt, aus der ſich kuppige Hügel erheben. Das Ganze ſchaut gelblich und abgebrannt aus. Wir paſſiren auf einem Erddamm ein Thälchen, drehen uns zur Rechten, dann wieder zur Linken auf einem coupirten, durchfurchten, öden Terrain, das zu unſerer Linken eine Art Thalmulde bildet, von luftigen Hügeln begrenzt. Wir überſetzen noch zwei Thälchen auf Erddämmen und gelangen in die Ebene, zur Linken durch hübſch gezeichnete Berge begrenzt, wo eine kleine Ortſchaft liegt. Es iſt Benſon, ein Platz im Entſtehen mit einigen Zelten, hölzernen Hütten, ein paar Adobe-Häuſern neben dem Depot, welcher blos als Station für die Tumbſtone and Dragoon Copper Mines dient. Zahlreiche Indianer waren daſelbſt, hübſche Geſtalten mit hängenden ſchwarzen Haaren; zwei Männer hatten in den Haaren phantaſtiſch geſteckte Federn. Die Männer ſind europäiſch gekleidet, die Frauen

mit langen Tüchern von rothem, gelbem oder weißem Kattun umhüllt, die ſie vorn mit den Händen zuſammenhalten, Glasperlenſchnüre um den Hals und eben ſolche Armbänder. Die nackten Arme ſind ſchön geformt und der Geſichtsausdruck nicht unangenehm. Von den Männern, die wir heute ſehen, ſind einzelne im Geſichte tätowirt. Wir kommen in eine Ebene von bankartigen Hügeln umgeben, von denen einige horizontale Schichten aufweiſen, wo zahlreiche ſehr große Yuccas mit ihren Blüthenſtengeln emporragen. Phantaſtiſch dunkle, gezackte, zerklüftete, iſolirte Hügelgruppen erheben ſich aus der Ebene, gleichſam wie Inſeln aus dem Meere. Einige kleine blendend weiße Haufwolken beſetzen hie und da das tiefblaue Firmament. Man kann ſich kaum eine Vorſtellung von der Trockenheit der Luft machen. Ganze Schwärme von Turteltauben, vom Zuge weggeſcheucht, fliegen auf. Rechts iſt ein eigenthümlicher zerklüfteter Hügel zu ſehen. Die Yuccas und eine Art Büſchelgras abundiren. Wir halten auf einer breiten grafigen Fläche auf Dragoon Summit, wo blos der hölzerne, roth angeſtrichene Bahnhof ſteht, nach dem ſüdlich gelegenen Dragoon Mountain ſo genannt, wo Kathi den Truppen der Union langen Widerſtand leiſtete und mit ihm der Apache-Krieg endete. Dragoon Summit iſt die höchſte Stelle der Bahnlinie zwiſchen

San Francisco und New-Orleans, 4624 Fuß über der Meeresfläche. Die Steigung geht jedoch ſo gradatim hinauf, daß man gar nicht merkt, daß man auf einem Berge ſteht. Wir ſteigen von hier hinab, aber langſam, durch eine rieſig ausgedehnte, gelblich angebrannte, mit kleinen Yuccas beſetzte Grasfläche, von einer Reihe von Bergen auf beiden Seiten umgeben, ein rieſiges, einſames Land, auf dem die Spitzen der Berge und das ganze Land in Mirage tanzen. Auch hier führt eine Wagenſpur längs der Bahn, die gleichſam als Wegweiſer in der Wüſte dient. Wir ſehen ein Lager bei einer Stelle, wo man Schotter für die Bahn herausnimmt und wo lauter Chineſen beſchäftigt ſind. Herrlich iſt die Mirage auf der Ebene. Anfangs ein breiter Teich, dann ſpiegeln ſich die Berge darin und erſcheinen doppelt, ein merkwürdiger Eindruck, ſo ſchön, wie ich es ſelten geſehen hatte; dann wieder ein Teich, in dem ſich die Berge wiederſpiegeln, man möchte ſchwören, daß es Waſſer iſt. Eine doppelte Kuppe eines Berges zur Rechten heißt Dos Cabezas. Wir ſehen viele Chineſen, die längs der Bahnlinie mit Arbeiten an derſelben beſchäftigt ſind. Wilcox iſt auch ein neuer Platz, wir blieben dort 25 Minuten und hatten ein treffliches Gabelfrühſtück in einer großen hölzernen Bude. Alle Gebäude ſind von Holz, manche ſchon mit einem Anſchein von einer Façade. Die Indianer fuhren mit uns, es ſind lauter

Apaches. Wie ich die Berge der Dos Cabezas ſkizzirte, zeichnete ich einen Indianerkopf. Der eine von ihnen hatte das Portrait ſeiner Frau, eine Cabinet-Photographie, mit zwei Schnüren um ſeine Bruſt umgehängt. Wir ziehen weiter durch eine dürre, faſt grasloſe Ebene, auf welcher aber doch Rindvieh weidet, oder beſſer geſagt hungert, die Heerden paſſiren die Bahnlinie und der Zug muß ihretwegen einen Moment anhalten. Wir ziehen weiter durch gewelltes Land, auf deſſen beiden Seiten röthliche, kahle, theils rundliche, theils felſige Hügel emporragen. Viele kleine durchhöhlte Erdhaufen ſind von Ground Squirrells aufgeworfen. Wir ſehen einen Coyote gravitätiſch dem Zuge zuſchauen. Man durchzieht eine große Ebene, die Hügel zur Linken entfernen ſich bedeutend von der Bahn, und erreicht Bowie, eine kleine Station, wo ich meinen Indianer vollendete. Ein anderer Zug, der von unten kommt, bringt auch Indianer auf den Plattformen, die ganz glücklich zu ſein ſcheinen, mitfahren zu können, welcher Spaß ihnen auch geſtattet wird. Wir bekamen zur Rechten einen Berg in dem Gebirgszug Chiricahua Range, der Cachize Head heißt und deſſen Umriſſe lebhaft an die Geſtalt eines Indianerkopfes erinnern. Namentlich gut iſt er zu beobachten von der kleinen Station ohne Häuſer, genannt San Simon, wo gutes Waſſer iſt und wir für die

Maſchine einen Tank mitnahmen, während ich den Berg für den Conducteur zeichnete. Die Luft iſt ſehr warm, die Ebene, auf der wieder Mirage-Effecte ſichtbar werden, iſt ganz mit niedrigem Strauchwerk beſetzt. Hie und da treten einzelne Yuccas auf. Zur Linken zeigen ſich uns felſige Hügel mit ſeltſamen Felſenkuppen. Wir verlaſſen das breite San Simon-Thal, von wo man prächtig die in den ſchönſten blauen Lazurfarben ſpielende Chiricahua-Kette mit den vielen phantaſtiſchen Spitzen überſchaut. Wir ſehen eine Art Furchroa in prächtigen Exemplaren, kommen an einem ſchön geformten, tief zerklüfteten Felſenberg, Cachizes Lookout genannt, knapp vorbei und dann wieder in eine breite, große Thalebene mit hohen Yuccas, weiter nur mit abgebranntem gelbem Gras. Unweit der Bahn, bald rechts, bald links von derſelben geht der alte, vom Militär geſetzte Telegraph mit Doppelpfählen oben und einem dicken unten. Man ſieht auch eine Bahnlinie für Baumaterial. Darauf kommt man an eine Stelle, wo ſie einen Brunnen graben. Herrlich iſt die Fata Morgana zur Linken auf der weiten Ebene, wo ſie uns gleich einen großen See mit den ſich darin abſpiegelnden Bergrücken hinmalt. Wir ſind auf einer großen gekräkelten Lehmfläche, wo die Mirage mit den ſich wiederſpiegelnden Bergen zur täuſchendſten Wahrheit kommt. Die Gegend iſt

äußerſt dürr, manchmal tritt außer den Yuccas und Furchroas noch ein Daſylirium oder eine dünnblättrige Yucca auf. Es iſt eine weite Ebene mit einer thalartigen Vertiefung in der Mitte und Hügeln von lichtröthlicher Farbe, die ſie im Hintergrunde begrenzen. Wir erreichen Lordsburgh mit einem hölzernen Depot und mehreren hölzernen Häuſern, ſowie mit einem als Hotel eingerichteten Zelte. Wir fahren fort durch eine große, mit niedrigem Buſchwerk bedeckte Ebene, um welche rings niedrige Kuppen mit meiſt pyramidalen Anhöhen emporragen, die wie kleine Inſelchen im Meere ſich ausnehmen, namentlich im Tanze der Fata Morgana. Manche Stellen ſind ganz lehmig, längs der Bahn ſehen wir Wagengeleiſe. In Seaport baut man einen neuen Brunnen für die Eiſenbahn, einige Chineſen und Weiße ſind damit beſchäftigt. Die Gegend iſt hier eine lange Strecke hindurch von troſtloſer Einförmigkeit. Viele Yuccas ſind auf der Ebene zu ſehen, über welche Raben flattern. Ganz eigenthümlich iſt die Formation der Berge, welche in iſolirten Gruppen aus der Ebene emportreten, in runden Kuppen mit Regenfurchen auf ihren Abhängen, die ihnen das Ausſehen von ebenſo vielen kleinen vulcaniſchen Kegeln verleihen. Neben der Bahnſtrecke ſieht man Wagenſpuren, die Erde iſt dürr; Schade, daß es ſo trocken iſt, welche herrlichen Felder könnte nicht dieſe rieſige Ebene

geben. Wir kommen in Deming an, 477 Meilen von Yuma entfernt, einer improviſirten eigenthümlichen Ortſchaft, meiſtens Zelte, aber feſt gebaut, manche recht groß, und mit den Aufſchriften: Delmonico Hotel, Model Lodging Houſe u. ſ. w. Die Bevölkerung beſteht aus zufällig zuſammengekommenen Leuten; ſelbſt Buben, welche die Zeitung verkaufen, haben einen Revolver in der Taſche. Auch die Bahn hat alles nur campirt, mehrere Waggons ſind auf einer Seitenlinie neben einander geſtellt, rohe Holztreppen ſind an denſelben angelehnt. In einem Waggon iſt die Office, wo man die Billetten und jene der Schlafwaggons verkauft, ein anderer, wo zwei freundliche Neger wirthſchaften, dient als Eßzimmer. Die Landſchaft iſt einfach aber großartig in den Linien und Farben, namentlich ſchön iſt der Gebirgszug zur Rechten, tief durchfurcht und in den herrlichſten Lazurfarben. Der Abend iſt klar und ſelbſt nach Sonnenuntergang unendlich durchſichtig die Luft, gegen welche ſich in tiefe Schatten gehüllt die in coniſchen Spitzen endigenden Rücken der Hügel abſpiegeln, bis Alles in der Abenddämmerung verſchwindet. Man ſpricht viel über die Indianer, allein ſie ſind hier, wo ſie in Menge ſich aufhalten, gutmüthig; ſie haben aber gute Gründe, nach welchen die Weißen lüſtern ſind. Es gibt da drei Forts, wir paſſiren den Rio Grande. Die Nacht iſt herrlich.

24. April. Die Sonne geht auf in Bernalillo, einem hübſchen bebauten Thal inmitten der Wüſte, flache, langgedehnte bankartige Hügel zur Linken und ein höherer Gebirgszug zur Rechten. Eine wahrhaft mexicaniſche Scene, eine Gruppe von Adobe-Häuſern, eine Menge Maulthiere, Männer und Knaben neben dem Bahnhofe. Die Umgebung der Ortſchaft iſt gut cultivirt und mit Gräben bewäſſert. Die Häuſer ſind einfach, einſtöckig, ganz aus grauen Adobes gebaut, meiſt mit einer breiten Halle in der Mitte verſehen, welche von demſelben flachen Dache bedeckt wird und manchmal weiß getüncht iſt. Die Bahn führt dem Rio Grande entlang, der, hier ein kleiner unanſehnlicher Fluß, von bankartigen Falaiſen-Hügeln auf der anderen Seite begrenzt iſt. Am anderen Ufer des Rio Grande, ganz nahe bei der Bahn, liegt San Felipe, eine Indianer-Ortſchaft mit lauter Adobe-Häuſern und Corrales, die aus ungleichen, neben einander geſtellten Pfählen gebildet ſind. Das Kirchlein mit zwei Glockenthürmchen an den Seiten iſt auf der Vorderſeite weiß getüncht, ſonſt aus grauen Adobes. Weiber wuſchen am Flußufer. Die Bahn beherrſcht das ſich ausbreitende Flußthal, auf der diesſeitigen Bank liegt eine Ortſchaft mit Kirche (Sta. Lucia), alles aus Adobes mit Corrales an den Seiten. Auf der anderen Seite des Thales erheben ſich luftige ſtahlblaue Berge. Wir kommen

in Wallace an. Es ist nur eine Ansiedlung mit Zelten und hölzernen Buden, manche ladenähnliche sind noch im Bau begriffen. Indianerweiber verkaufen Türkisstücke, welche sie im Munde behalten. Sie tragen eine gestreifte Decke wie in Mexico, dann Glasperlen und ein hängendes Glas- oder Metallstück auf der Brust, die Haare haben sie vorn gerade geschnitten. Man wechselt hier die Maschine. Wir kommen durch kuppiges Land, alles sonnverbrannt und dürr, wo einzelne Cerei, ähnlich denen mit den gelben Stacheln, wieder auftreten. Man passirt ein trockenes Strömlein, links ist ein Steinbruch mit einer Seitenbahn, wo Kalkstein für Bahnzwecke gebrochen wird. Wir passiren Cerrillos, wo einige neue Buden und eine Maschine für ein Bergwerk stehen. Dem trockenen Flußbett entlang, welches erdige Bänke aufweist, fahren wir hinauf, während wir auf der linken Seite felsige Vorsprünge eines röthlichen Gesteins gewahren. Man sieht ein Bergwerk zur Rechten und ein breites Thal. Auf den Kuppen zur Linken wächst eine Art Cypressen, dazwischen weiden einige Ochsen die magere Weide ab, es sind wahre Skelette. Wir kommen in Windungen durch ein coupirtes hügeliges Land. Die Hügelrücken sind dicht mit der Cypressenart bewachsen, in den Niederungen kommen einige Cerei vor. Wir langen in Lamy an, 298 Meilen von Deming, ein einfaches

Depot von dürren, ſpärlich mit der Cypreſſenart bekleideten Hügeln umringt, von wo die Bahn nach dem 18 Meilen entfernten Sta. Fé hinauffährt. Wir frühſtückten daſelbſt und nahmen nach drei Viertelſtunden Aufenthalt den zur Stadt fahrenden Zug, welchem man auch einen Familien-Sleeping-Car von Reiſenden anſpannte. Dies ist jetzt eine in Amerika ſehr verbreitete Sitte. Eine Familie oder einige Bekannte miethen wochen- oder monateweiſe einen derartigen Waggon, wo ſie Küche und alles Mögliche mithaben und welchen ſie, den einzelnen Geſellſchaften, deren Schienen ſie benützen, ſo und ſo viel per Meile entrichtend, ein- und ausſpannen laſſen, wo ſie wollen; ſolchergeſtalt haben ſie ſelbſt an ganz wüſten Bahnhöfen ein treffliches Gaſthaus. Wie man von Lamy wegfährt, fängt man gleich zu ſteigen an und überſieht das Thal und die Bahnlinie, durch welche wir gekommen ſind, und die fernen kuppigen Hügel. Wir paſſiren einen Einſchnitt und auf hölzerner Brücke eine kleine Thaleinſenkung, dann ziehen wir durch mehrere Trancheen und Thaleinſenkungen. Die Hügel, unten kahl, ſind auf den Anhöhen mit der Cypreſſenart, die hier baumartig iſt, ziemlich gut bewachſen. Es gibt davon zwei Arten. Die fernen Berge rechts und links haben noch Schneeſpuren auf ihren Spitzen. Nach einer Wendung überſchaut man eine weite Strecke, die von den Hügeln zur Rechten bis

gegen die ſonnverbrannte Ebene, mit der Cypreſſenart bewachſen, ſanft hinabſteigt. Man zieht weiter, das untere Land beherrſchend, und recht ſchön iſt die Ausſicht über die ſanft geformten Berge, welche dasſelbe begrenzen und hinter welchen ſich eine große Kette mit ſchneebeſprenkelten Kuppen erhebt. Es iſt eine ſtille großartige Landſchaft, die mit großem Pinſel angelegt iſt. Mehrere kleine Yuccas treten noch auf. Wir paſſiren auf hölzerner Brücke eine kleine Thaleinſenkung und nähern uns immer mehr und mehr den ſchneebedeckten Bergen. Einzelne Adobe-Häuſer mit Corrales und eine flache Feldebene, deren Grund in Parcellen eingetheilt iſt, mit rohen Pfählen eingehegte Plätze werden ſichtbar, wir ſind in Sta. Fé. Wir fuhren zu der vom Bahnhofe eine Viertelſtunde entfernten Stadt und ſtiegen in dem auf der Hauptſtraße (Calle de San Francisco) befindlichen Grand Central Hotel ab. Wir gingen gleich zur Meſſe in die am Ende dieſer Straße auf einem Plätzchen gelegene Domkirche, welche wir, da es Sonntag war, mit Andächtigen überfüllt fanden. Wenn man die Geſichter der Leute anſchaut, wähnt man ſich in Spanien. Die Kirche iſt ein altes Adobegebäude, mit Zinnen gekrönt und mit hölzernen Ablaufrinnen, welchem die Vorderſeite und die beiden Nebenſeiten aus Stein angebaut worden ſind. Die unvollendete Vorderſeite weiſt uns zwei Thürme

auf den Seiten, eine große Roſe in der Mitte, ein byzantiniſches Portal, ſowie gekuppelte Fenſter vorne und rechts von den beiden Thurmanſätzen mit rothweißen Rundbögen. Im Innern ſind drei Fenſter auf jeder Seite, Empore über dem Eingang, Platereskenaltar mit Georgsrelief und doppelten Kämpfer-Conſolen, welche die runden Balken der Dachung tragen. Von dem Erddache der Kirche hat man eine ſchöne Ausſicht auf die Mulde, in der Sta. Fé liegt, das nahe Collegium der Brüder und die im Hintergrunde ſich erhebenden Gebirge mit den noch theilweiſe ſchneebedeckten Kuppen. Rings um die Kirche iſt ein Platz mit Adobe-Häuſern, mit Verandas auf hölzernen Pfoſten umgeben und mit vortretenden Holzdachrinnen. In der Stadt ſind außer der Domkirche noch drei Kirchen und drei Klöſter; wie man vom Bahnhofe kommt Na. Señora del Guadalupe, dann hinter der garſtigen proteſtantiſchen Kirche Na. Señora del Roſario, welche in Folge eines Gelübdes des mexicaniſchen Gouverneurs Vargas im vorigen Jahrhundert errichtet worden iſt und wo man blos am Tage des Feſtes celebrirt. Auf der Hügelſeite der Stadt, ſo ziemlich in einer Reihe mit der Domkirche, ſtehen die drei Klöſter, welche die hervortretendſten Gebäude der Stadt ſind: das Kloſter der Hermanas de la Caridad, das Kloſter von Loreto mit dem Oratorio, dann jenſeits des

kleinen, von einigen Pappeln beſchatteten Rio de Santa Fé, über welchen zwei hölzerne Brücken, eine auf vier, die andere auf zwei ſteinernen Pfeilern ruhend führen, die Kirche von San Miguel, und zuletzt das Colegio de Hermanos. Die Kloſterkirche der Sueras de Loreto, der Mutter Gottes gewidmet, iſt elegant in gothiſchem Styl gebaut mit vier Seitenfenſtern verſehen und durch fünf Strebepfeiler geſtützt, im Innern hat ſie eine Empore über dem Eingang und recht nette Spitzbogen-Gewölbe. Links davon iſt ein elegantes ſtattliches Kloſter-Schulgebäude mit 7 Fenſtern Front und 5 Fenſtern an der Seite beinahe vollendet. Rechts iſt das Kloſter mit breiten Verandas, ſowohl von Außen wie gegen den großen Hof. In der Kloſterſchule, welche 30 interne, dann halbinterne und externe Zöglinge hat, ſind vortreffliche Schulräume und ein ebenſo gutes Dormitorium mit netten Betten, dabei ein ausgedehnter Garten und Verandas. Jenſeits des Flußes iſt, wie wir ſagten, die alte Kirche von San Miguel, ein mit Sprüngen verſehenes Adobe-Gebäude mit zinnengekröntem, oben offenem Thurm, wo die Glocke hängt, das roheſte Gebäude, das man ſich denken kann. Das Innere iſt ganz roh gebaut mit flacher Decke und mit Kämpfer-Conſolen, welche die runden Balken tragen, ein roher Altar, gegen welchen zu ſich die Kirche verengt, und eine Empore über dem Eingang mit

eingeſchnitzten Renaiſſance-Ornamenten. Die Kirche wurde 1597 gebaut, 1680 von den Pueblo-Indianern zerſtört, unter Gouverneur de Vargas 1710 reſtaurirt. Auf dem Balken, der die Empore trägt, ſteht die Inſchrift: S. Marqz de la Peñuela hizo esta Fabrica el Alferes Rl, Dn. Agn flos (Agostin Flores) Vergara su Criado año 1710. Bei dem Kloſter beabſichtigt man eine neue Waſſerleitung von einer aus dem Gebirge herabkommenden Quelle anzulegen. Das Colegio de Hermanos Criſtianos, welche San Miguel als ihre Kirche benützen, iſt ein großes Gebäude mit 13 Fenſtern Front, um welches ringsum ein Balkon führt, mit Manſarde-dach und einem Thurm in der Mitte. Im Kloſter ſind ebenerdig drei Claſſen mit 6 Schulräumen, oben ſind zwei große Schlafräume an den Seiten. Man hat 54 Zöglinge, der Unterricht iſt engliſch. Rückwärts vom Colegio iſt ein großer Hof mit Häuſern mit Verandas. Von der Terraſſe des Thurmes iſt eine herrliche Ausſicht auf ganz Sta. Fé, den hinter der zweiten Kette emporragenden Baldy-Berg, den Rücken, der ſich hinter Sta. Fé hinzieht und dann in leichten Anhöhen gegen die Ebene vorſpringt, das Alles durchzogen von dem ſilbernen Flüßchen, an dem die mit jungen Blättern verſehenen Pappeln wachſen. Zwei vulcaniſche Kegel erheben ſich in der Ferne bei Venanzas City. Die Stadt liegt in der Flußmulde, am beſten

kann man ſie von der Oſtſeite mit den waldbedeckten, oben beſchneiten Bergen dahinter überſchauen. Sie trägt noch gänzlich den mexicaniſchen Charakter. Die Balken der Dachungen und die Holzdachrinnen ſtehen häufig hervor, die Corralseinzäunungen werden aus Pfählen von den hieſigen Cypreſſen hergeſtellt. Auf dem großen Platze, der mit Pappeln bepflanzt iſt und an welchen der mit einfachen Verandas verſehene Gouverneur-Palaſt ſtößt, ſteht ein Sandſtein-Obelisk mit vier Marmor-Inſchriften zum Andenken an die Gefallenen in Valverde 1862, Pigeons Rancho, Cañon del Apache und Peralta 1862, den in den verſchiedenen Kämpfen mit den Indianern Gefallenen von dem Volke Neu-Mexicos errichtet. Die Inſchrift wünſcht, daß die Union eine bleibende ſein möge. Wir hatten noch die verſchiedenen Manufacturen von Sta. Fé zu ſehen, die Goldfiligrane nach mexicaniſcher Art, aber von ſehr hohen Preiſen. Manche Arbeiten ſind recht zierlich, namentlich fielen mir Gold- und Silberähren als Haarnadeln auf. Ein Goldkreuzchen als Nadel kaufte ich um 3 Thaler. Das Gold iſt aus der Gegend und von der feinſten Sorte. Wir ſahen auch herrliche Micasblätter, die von einem gewiſſen Sandoval 75 Meilen von Sta. Fé entfernt gewonnen und hinaus verfrachtet werden, dann die Indian Pottery-Fabrik. Indianer machen die Töpferwaaren nach altem Muſter, durchſchnittlich koſten

ſie 25 Cents das Stück, dafür aber die alten, deren man nur wenige hat, 1 1/2 Thaler. Ich kaufte ſechs Stück, man verpackte ſie frei. Auch die Indianer der Umgebung machen rohe Töpferwaaren zu ihrem Gebrauch. Es iſt eine förmliche Induſtrie der Indianer, vielleicht auch der Mexicaner; die Filigran-Arbeiter ſind alle Mexicaner. Abends wollte der Wirth unſer Geld in ſeine einbruchſichere Caſſe in Aufbewahrung nehmen, da er meinte, es ſei nicht ſicher, wenn wir es im Zimmer behielten.

25. April. Ein herrlicher, kühler, ſonniger Morgen. Die Leute haben hier Morgens und Abends noch Feuer. Frauen mit ihren Mantillas, viele aber auch bereits mit den amerikaniſchen Hauben, die jedoch ſtatt weiß oder licht meiſt ſchwarz ſind, gingen zur Kirche. Wir fuhren mit dem Omnibus zum Bahnhofe, von wo wir um 7 Uhr 40 Minuten nach Lamy fuhren. Diesmal kommen wir durch die rechte Branche und ziehen dann auf die Hauptlinie zurück. Wie man von Lamy wegfährt, durchzieht man hügeliges mit Sivinen bewachſenes Waldland, in welchem in den Thalniederungen noch der ſtachelige Cereus auftritt. Wir gelangen an eine Waſſerſtation Manzanares, wo früher eine Ortſchaft ſtand, die aber von einer Ueberſchwemmung weggewaſchen wurde. Hierauf kommen wir durch eine enge Felſen-ſchlucht, deren Hänge mit Sivinen und einer Art

Kiefer bewachſen ſind. Wir befinden uns in einer wahren Gebirgsgegend. Ulmen und Pappeln ſchlagen kaum aus, ein Bächlein mit klarem Waſſer zieht ſich durch das Thal, welches ſich bald verengt, bald erweitert. Wir ziehen durch einen Felſeneinſchnitt, kommen wieder in ein Thal und gelangen nach Glorieta, einer erweiterten Hochfläche von meiſt mit ſchönen Kiefern und einigen Sivinen bewachſenen Hügeln umringt. Wir überſchauen ein breites waldiges Thal von Banghle aus, wo man Yellow, White und Spruce Pine findet, dann ſehen wir zur Rechten ein Hochthal, welches einen eigenthümlichen Felſengrat horizontal durchſchneidet. Hohe waldige Berge ziehen ſich uns zur Linken hin, aus runden Balken gebaute Hütten mit flachen Dächern kommen hin und wieder vor. Wir ſind in Kingman, einer kleinen Station, wo Waggons zur Benützung für verſchiedene Zwecke ſtehen, und einige aus Balken und Lehm gebaute Häuſer ſowie Zelte ſich befinden. Wir machen zwei kleine Halteſtellen, wo eine Menge Holz vom Gebirge hinabgeworfen wird. Es iſt hier die höchſte Stelle des Glorieta-Gebirges, 7537 Fuß über der Meeresfläche. In großen Windungen ſteigen wir allmälig durch das waldige Hochthalland hinab. Um 11¼ Uhr hörten wir einen Stoß, die beiden vorderen Maſchinen — wir hatten nämlich zwei, um uns hinaufzuziehen — gingen aus den Schienen heraus. Es waren daſelbſt

Arbeiter mit dem Auswechſeln von Schienen beſchäftigt, ſie hatten eine Signalflagge geſetzt und auch einen Mann als Wache; der Maſchiniſt kümmerte ſich aber nicht darum und draußen war er. Angeblich hatte er die Signalflagge für das Zeichen »Acht geben«, da Arbeiter da waren, gehalten, eine unglaubliche Nachläſſigkeit. Sogleich nahm man einen Telegraphendraht herab und telegraphirte nach beiden Seiten, ein Bahnvelociped ging mit Blitzesſchnelle oſtwärts. Inzwiſchen kam ein Waarenzug, deſſen Maſchine die Waggons zu der erſten Weſtſtation zurückführte und allein wieder zurückkam, um zu verſuchen, die erſte Maſchine herauszuziehen, indem man mit zwei großen Haken und einem Tau an derſelben zog. Bald langte die Hilfsmaſchine von Oſten aus mit vielen Arbeitern an, welche den halb umgeworfenen Tender wieder nach Thunlichkeit zu befeſtigen trachteten, die Maſchine des Waarenzuges verſuchte wieder nach Möglichkeit die andere Maſchine hinauszuziehen, aber der Ring riß und man mußte von Neuem das wirklich erprobte Tau befeſtigen. Als die Bahnlinie gegen Oſten wieder hergeſtellt war, näherte ſich die Hilfsmaſchine und ſchleppte zuerſt die Maſchine und dann den Tender gerade. Um 3 Uhr war das Alles fertig und die beiden weſtlichen Maſchinen fuhren zurück, um die beiden Züge (unſeren und den Waarenzug) abzuholen,

während die beiden öſtlichen hier verblieben. Ein Mann zu Pferd kam inzwiſchen von der nahen nur eine Meile entfernten Ortſchaft San Joſé, die aber im Thale verſteckt bleibt, ſo daß man von dem Vorfalle nichts wußte. Er hatte hölzerne Steigbügel, ſtarke Sporen und einen mageren Moſteño. Schnell wurden die zum Hiſſen der Maſchinen und des Tenders theilweiſe beſeitigten Schienen wieder geſetzt. Der $3\frac{1}{2}$ Uhr Zug wird uns in der nächſten Station erwarten. Wir fahren endlich fort durch ein mageres Terrain und überſchauen den rechter Hand hinabfließenden Fluß, deſſen Thal ſchön bebaut und mit einigen Adobe-Häuſern mit altmodiſchen Verandas beſetzt iſt. Wir paſſiren eine Brücke und erreichen Pecos mit hübſcher Ausſicht auf den Pecos-Fluß und die theilweiſe felſigen Ufer, an welchen im Schutze dieſer Abſtürze die ziemlich hübſche Ortſchaft von San Miguel mit der weiß getünchten Kirche mit Glockenthurm und einer ganzen Menge von dicht beiſammen gedrängten Adobe-Häuſern ſich befindet. Hier treffen wir den weſtwärts fahrenden Zug. In mächtigen Bogen ſteigen wir bedeutend bergauf, ſo daß wir die Strecke, die wir paſſirt haben, faſt neben uns erblicken. Wir werden bis heute Abends bis auf 7600 Fuß hinaufkommen. Vor uns erblickt man den Starvation Peak, einen faſt kahlen weißlichen Kegel. Man baut eine ſteinerne Eindämmung

gegen ein Flüßchen und holt den Stein hiezu theils mittelſt eines Seitengeleiſes hinter der Brücke, über die wir das Flüßchen überſchreiten, theils mittelſt eines im Bogen über die Bahn geſpannten Strickes, mit welchem man die Blöcke emporhebt. Wir erreichen Bernal, eine kleine Station mit Hütten, die mit Erde überdeckt ſind, ſo daß ſie wie Erdhaufen ausſchauen, aus denen nur der Kamin und die aus rohen Balken gezimmerte Thür herausſticht. Wir kommen dann in einen flachen mit niedrigem ſonnverbranntem Gras bewachſenen Theil, der von einer wilden Schlucht durchzogen wird, an welcher ein Steinbruch zum Ausbau der Bahnſtrecke mit Seil über letztere angelegt iſt. Die Hügel, die uns umringen, ſind oben bankartig flach und mit Sivinen und Kiefern ſpärlich bewachſen. Die Gegend wird einförmiger, erdige Sattelrücken, ſchütter mit Kiefern bewachſen und grafige abgebrannte Mulden. Ein hübſches Cottage iſt zur Rechten. Wir paſſiren ein felſiges Bächlein und überſchauen das mit felſigen Abſtürzen verſehene Flüßchen, an dem wir hinauffahren, ſehen einige aus Pfählen und Lehm oder aus Adobe gebaute Häuſer und ſind in Las Vegas, in einer flachen Thalſohle mit guten Feldern gelegen, eine moderne Anſiedlung mit hölzernen Häuſern und Zelten. Man durchzieht hierauf eine grafige wellige Ebene mit zu guten Feldern benützten Mulden und erreicht Romero,

wo eine Seitenbahn ist, um Züge auszuwechseln. Wir kommen dann an einem Absturz-Rücken mit wagrechten Schichtungen an den röthlichen Felsen, die mit grüngelbem Lehm bedeckt sind, vorüber und gelangen an einigen Balkenhäusern mit flachen Dächern vorbei nach Watrous. Wir fahren durch ein von Hügeln mit Felsenabstürzen eingerahmtes Feldthal, dem Flüßchen in seinem Laufe folgend. Die Pappeln fangen eben an auszuschlagen. Wir kommen zu einer Stelle des Canadian River, wo auf der Flußseite ein Tender herabgestürzt liegt, der am letzten Freitag entgleiste; es war ein Waarenzug, die Maschine konnten sie wieder auf die Schienen bringen, den Tender aber nicht, und sie schoben ihn noch mehr heraus, um die Strecke frei zu machen. Wir kommen durch Shoemaker, eine kleine Station, wo ein Wasserthurm besteht und nun ein Reservoir gebaut wird, verlassen das Thal und gelangen in eine flache Wiesengegend. Eigenthümlich sind die schwarzgrauen, scheinbar wie mit Kalk überzogenen rundlichen Felsen, die aus dem Boden zum Bau der Linie herausgethan wurden, so daß man schwören würde, daß längs der Bahnlinie eine Mauer demolirt worden sei. Der Himmel ist von schönster Klarheit und mild spielen in den Abendfarben die bankartigen Rücken, welche die gewellte Ebene umgeben. Wir halten bei Wagon Mound, wo wieder eine Wassertonne

iſt, nach einem oben geſtutzten kegelartigen Berg ſo genannt, der wie ein gedecktes Fuhrwerk ausſehen ſoll. Es dunkelt auf einer ausgedehnten Fläche und das gelbliche Gras ſchaut wie Waſſer aus. Der Himmel iſt klar und ſternenhell.

26. April. Wir erwachen in Colorado. Der Tag iſt ſchön, der Himmel aber bereits nicht mehr von jener ſüdlichen Glut. Wir ſind in einer flachen, aber fruchtbaren Felder- und Weiden-Ebene und halten bei Las Animas, einer ſchon ganz amerikaniſchen Ortſchaft mit Waſſertonne. Links haben wir einen Fluß, an welchem Pappeln wachſen. Am anderen Flußufer liegt eine kleine Ortſchaft. Wir begegnen einem Waarenzug, deſſen Haken zerbrochen war und der in zwei Theile getrennt folglich nicht gleich zurückgehen konnte, um auf das Seitengeleiſe zu kommen, was jedoch bald darauf geſchah. Wir fahren eine Zeitlang dem Arkanſas River entlang, ſehen zahlreiche ſehr magere Kühe auf der Weide, und hie und da auch viele todte. Manchmal treten kleine felſige bankartige Hügelchen mit abgebrochenen Rändern auf. Längs dem Fluße, dem wir ſtets entlang fahren, wachſen viele Pappeln. Viele Auswanderer-Fuhrwerke fahren vorüber. Einförmiges Weideland zieht ſich bis Granada, welches eine wichtige Bahnſtation iſt, aber nur ein paar hölzerne Häuſer

aufweiſt. Wir paſſiren auf hölzerner Brücke den hochgehenden Arkanſas-Fluß und kommen nach Sargent, wo nur ein hölzernes Gaſthaus mit Veranda ſteht, in welchem wir frühſtücken. Sonſt iſt es ein einförmiges flaches Weideland, von dem Fluße durchzogen. Eine Unzahl verhungerter Kühe iſt auf der ganzen Ebene zu ſehen, manchmal liegen deren über 20 in einem Klumpen beiſammen, welche bei dem ſo kalten Wetter des vergangenen Winters, wo ſie kein Futter mehr fanden, elend verhungerten. Die Prairie-Opuntie tritt hier ſchon auf. Wir paſſiren Syracuſe mit Waſſertonne und ein paar iſolirte Häuschen, mit aus theils umflochtenen Stäben hergeſtellten Corrales. In Aubrey ſind außer der Waſſertonne und dem Depot ein paar mit Erde überdeckte Hütten. Wir fahren durch Hartland, ein Haus mit Seitengeleiſe, dann durch eine andere kleine Station mit Waſſertonne und begegnen einer Menge von weſtwärts kommenden Fuhrwerken mit Frauen und Kindern, meiſtens je 4 oder 6 beiſammen, mit Pferden und manchmal auch mit Maulthieren beſpannt. Wir paſſiren Sherlock mit Waſſertonne auf dem offenen Wieſenland und dann Garden City mit Seitengeleiſe und einigen hölzernen Häuſern und Magazinen. Wir behalten ſtets den Fluß zu unſerer Rechten und die Ebene wird welliger, worauf Pierceville kommt. Wir ſehen eine Antilope, welche hier ſelten ſind, ruhig weiden

und kommen ziemlich nahe an den Fluß, der viele trockene Bänke aufweiſt und an deſſen Ufer zahlreiches Rindvieh zur Tränke kommt. Wir paſſiren Cimarron mit Waſſertonne und gelangen nach Dodge City mit vielen Läden, die eine ganze Front bilden und worunter etliche deutſche Inſchriften haben, mit einigen großen Häuſern und erdebedeckten Hütten; ein Waſſerthurm ſowie einige hölzerne Häuſer ſtehen auf der anderen Seite. Wir begegnen wieder einer Menge von Fuhrwerken mit Auswanderern, die meiſten ſind Mineure, die nach Colorado gehen. Viele haben zwei Waggons hinter einander geſetzt und dadurch ein Viergeſpann gebildet, zu dem Zwecke, um abwechſelnd mehr ausruhen zu können, da ein einziger Mann das Geſpann führt. Wir erreichen Speareville, wo einige hölzerne Häuſer und Läden ſtehen, bei dieſen iſt die vordere Front oben ſtatt dachförmig, gerade, ſo daß es eine Façade bildet, auf der linken Seite iſt eine Obſtbaumpflanzung. In Belmont, mit Seitenlinie, begegnen wir dem Zug, der von oben kommt. Wir paſſiren Offerle mit einigen hölzernen Häuſern. Schön tanzen ferne erdige Hügelchen zur Rechten in Mirage, als würden ſie in der Luft ſchwimmen und ſich wiederſpiegeln. Wir halten bei den kleinen Ortſchaften von Kinsley und Nettleton. Bald darauf erreicht man Garfield, in deſſen Nähe gute Felder ſind und wo

eine Brücke über den Arkanſas-Fluß führt. In Larned, einem kleinen neuen Städtchen, in deſſen Nähe große Ranchos liegen, hatten wir das Eſſen; faſt lauter Vegetabilien und kein Bier, angeblich ſoll ſich keines in der Ortſchaft finden. Es iſt ſchon die dritte Eßſtation auf die Weiſe. Kanſas hat nämlich ſeit einem Jahre ein Geſetz gemacht, daß man nichts trinken ſoll und Niemand Getränke verabreichen darf. Selbſt wenn Einer in ſein Haus Jemanden zum Trinken führt, ſo muß er, wenn es entdeckt wird, 50 Dollar zahlen. In Jowa und Nebraska gilt auch dasſelbe. Pawnee Rock liegt mitten in guten Feldern. Wir kommen nach Great Bend mit einer hölzernen Brücke über den Arkanſas-Fluß und einer Dampfmühle. Alle Häuſer ſind von Holz, viele haben deutſche Inſchriften. Die ebene Gegend wird darauf ganz flach mit üppiger, ſandig-lehmiger Erde, es weidet dort viel Rindvieh. Wir kommen zu der kleinen Ortſchaft Ellinwood mit vielen deutſchen Inſchriften, wie »deutſcher Store«, »Germania-Agentur« &c. Hin und wieder ſieht man iſolirte Farms und ſchöne Maisfelder. Dann kommen Raymond, eine Ortſchaft mit hölzernen Häuſern, Sterling mit einem Elevator und vielen zerſtreuten Häuſern, einige davon aus Ziegeln; wie bei den meiſten anderen Ortſchaften iſt ein Kirchlein mit ſpitzem Thurme vorhanden; Nickerſon, eine kleine Ortſchaft mit zerſtreuten

Häuſern auf Wieſengrund, mehreren Seitenſchienenlinien und Waſſertonne. Hutchinſon mit mehreren Kirchen und vielen Ziegelgebäuden iſt ſchon eine größere Ortſchaft. Im Zwielichte der Dämmerung ſieht man auf der weiten Ebene die in Brand geſetzten Stoppelfelder an vielen Stellen glitzern, namentlich hinter der kleinen Ortſchaft Burrton. Die Nacht iſt ſternenhell.

27. *April.* Um 5½ Uhr kamen wir in Kanſas City, 835 Meilen von Lamy entfernt, an. Die Gegend iſt hübſch hügelig und bewaldet, der Kanſas River geht hoch, der Himmel iſt mit vielen Wolken beſetzt. Wir fahren mit dem Zuge von Kanſas City bis zum hochgehenden Fluße, der lauter Stämme wegführt und deſſen jenſeitiges Ufer ganz überſchwemmt iſt, ſo daß die Häuſer und die Auen unter Waſſer ſtehen. Ein großes Ferry Boat mit zwei Kaminen bringt uns alle ſammt einer Menge Fuhrwerke auf die andere Seite, wo das erdige Ufer höher iſt. Um 7½ Uhr kommen wir hier an und da werden in Eile Leute und Gepäck umgeladen. Zelte ſind dort aufgeſtellt, wo die Ueberſchwemmung eine Art proviſoriſchen Bahnhof geſchaffen hat; ein Zug nach dem anderen fährt weg. Wir paſſiren Arnold und ziehen durch fruchtbare Felder und hohes Waldland. In den Feldern ſind manche Bäume ringförmig abgeſchält

(ringed). Wir kommen an eine Stelle, wo zwei Bahnlinien abzweigen durch inundirte Felder und Waldland, und fahren eine ganze Strecke durch überſchwemmtes Gebiet, an manchen Stellen ſind die Räder 18 Inches tief im Waſſer. Viele Gründe ſind mit Zäunen umfriedet, einige einfach, andere in Winkeln geſetzt. Wir halten in Liberty mit vielen Ziegel- und einigen hölzernen Häuſern, manche der erſteren ſind recht nett. Es iſt ein ſanft hügeliges Land mit gutem Boden und ſchönen Bäumen. Nach Kearney paſſiren wir ein Flüßchen auf hölzerner Brücke. Der Himmel iſt faſt ganz grau geworden, die Bäume ſind beinahe blattlos, ſie fangen erſt an auszuſchlagen, man merkt, daß wir den lachenden Süden verlaſſen. Wieſengründe, Maisfelder, wo das Stroh noch am Platze ſteht, wechſeln mit Waldſtrecken ab; alles iſt eingefriedet. Wir paſſiren Lathrop und erreichen, an einer anderen kleinen Station vorbeikommend, durch herrliche Feldgründe Cameron, wo wir eine Viertelſtunde bleiben. Es iſt eine wichtige Junction mit vielen Ziegel- und Holzhäuſern. Durch Feld- und Wieſenland fahren wir an der kleinen mit einem Kirchlein verſehenen Ortſchaft Kidder vorbei. Viel Hornvieh weidet auf den nahen Wieſen. Der Boden iſt vortrefflich und von ſchwärzlicher Farbe. Hie und da ſieht man einzelnſtehende Farms. In Hamilton, wo viele hölzerne Häuſer ſind, iſt, wie

in der Regel bei dieſen Ortſchaften, das Schulgebäude das hervorragendſte. Bei Utica kommen wir in Hügelland. Die Ortſchaft ſelbſt iſt klein und zerſtreut auf einer Kuppe zur Rechten gelegen, die meiſten Gründe ſind mit Mais cultivirt. Wir paſſiren einen kleinen Fluß und kommen durch Waldland mit Waſſerlachen. Chillicothe hat ein mit phantaſtiſchen Thürmen verſehenes Schulgebäude. Man kommt wieder in die Ebene, viele Wieſen ſind unter Waſſer, aus welchem zahlreiche Wildenten auffliegen. In Meadville, einer kleinen Ortſchaft meiſt mit hölzernen Häuſern, fing es an zu regnen, der Himmel wird grau, die Beleuchtung ſchon nordiſch. Man überſchreitet auf einer Brücke einen Flußarm im Auenland. Wir ſind in Laclede. Wir langen in Brookfield an, einer Stadt mit großer Maſchinenhalle, dem ſtattlichen Clarke Hotel und vielen Ziegelhäuſern, paſſiren St. Catherine, New Cambria mit einigen Häuſern in hügelig-ebener Gegend, kommen darauf durch einen Hügel-Einſchnitt und überſetzen einen Flußarm auf eiſerner und hölzerner Brücke. Das Flußbett iſt gefüllt mit Holzſtämmen. Dann kommen wir durch Callao mit einem Paar Kirchlein mit ſpitzem Thurm und laſſen eine Bahnlinie zur Rechten. In Macon nahmen wir wieder ein vegetabiliſches Mahl ein, auch hier iſt kein Bier zu haben, wiewohl wir uns jetzt in Miſſouri befinden; man ſcheint es Kanſas nach-

zumachen. Der Himmel hat ſich aufgeklärt, die Luft iſt aber kühl, ja kalt zu nennen. Wir durchziehen das nette Städtchen Clarence und dann das aus nur wenigen Häuſern beſtehende Letner. Der Boden iſt zu Feldern benützt. Wir paſſiren Shelbina mit zumeiſt hölzernen Häuſern, viele Schafe, Rinder und Pferde weiden auf den umfriedeten Wieſen. Die meiſten Zäune ſind in Winkeln mit zwei ſich kreuzenden Pflöcken angelegt. Hin und wieder kommt man auch durch Waldſtrecken. Der Tag hat ſich inzwiſchen ganz ſchön gemacht, nur einige Federwolken beſetzen den Himmel. Wir kommen durch Monroe mit ſchön angelegten Straßen und einem wie üblich großen Schulgebäude. Viele der Wieſen und Felder ſind hier mit lebendigen Zäunen umfriedet. Palmyra Junction, wo eine Bahn rechts geht, hat viele iſolirte Häuſer, was ihr eine weit größere Ausdehnung gibt. Die Landſchaft iſt lieblich, meiſt waldige, manchmal auch grafige Rücken und zu Feldern und Wieſen benutzte Thalmulden. Wir fahren auf einem ſchmalen Damm durch das Waſſer, welches links von einem Teiche herabſtrömt, rechts von Miſſiſippi, deſſen ſchöne ſpiegelglatte Waſſermaſſe wir überſehen; die Inſeln desſelben ſind unter Waſſer, ſowie ein Theil der Bahnlinie, die von rechts in die unſere einmüdet. Es iſt die St. Louis Keokuk Northweſtern, die aber ſeit einigen Tagen ganz überſchwemmt iſt. Wir fahren fort durch

überſchwemmtes Waldland, paſſiren einen Arm auf gedeckter hölzerner Brücke und blicken auf den breiten Miſſiſippi. Rechts iſt ein Transfer Side Track, den man benützte, bevor man die Brücke hatte, links eine einfache Seitenlinie. Schon überſieht man Quincy mit großen Ziegelgebäuden, freundlich auf einem Hügelrücken gelegen von Bäumen umrungen. Wir fahren zurück, da ein Waarenzug vor uns war, und halten bei der Brücke, da der Dampfer »Beſada« mit zwei Kaminen durch die geöffnete Brücke fahren ſollte, welche eine Dampfmaſchine zum Schließen und Oeffnen beſitzt; ſie iſt von Eiſen auf ſteinernen Pfeilern ruhend, oben mittelſt Querſtäben verbunden, in der Mitte iſt ein großer und drei kleine Brückenköpfe. Einen Bogen über einem Damm beſchreibend nähert man ſich der Stadt. Von einer baumbewachſenen Inſel führt noch eine Brücke mit fünf Pfeilern über einen Seitenarm. Wir treffen mit einem von oben kommenden Geleiſe zuſammen, kommen an vielen Bretter- und Holzmagazinen, welche alle am Ufer aufgeſtapelt ſind, vorbei und erreichen Quincy, 226 Meilen von Kanſas City entfernt. Auf der Höhe des Hügels iſt das Court Houſe mit ſchlanker Kuppel. Wir bleiben 1½ Stunden in Quincy, wo man endlich Bier aus einem hieſigen Bräuhauſe bekommt, und fahren um 7½ Uhr wieder weg. Der Abend war ſchön, mild die

Beleuchtung der Abendröthe über dem ſpiegelglatten Miſſiſippi, der die noch blattloſen Bäume wiederſpiegelte. Wir laſſen die Brücke links und fahren dem Flußufer entlang hinauf. Viele Bäume ſtehen im Waſſer, welches hier ganze Strecken überflutet hat.

28. April. Wir erreichen Weſtern Springs, eine Ortſchaft mit vielen eleganten hölzernen, meiſt mit Verandas umgebenen Cottages hinter Aurora. Die Landſchaft ſchaut ganz nordiſch aus; grauer Himmel, noch nicht erwachte Wieſengründe, blattloſe Bäume. Wir überſchreiten auf eiſerner Brücke einen kleinen Fluß, unter welchem die Waldufer ganz inundirt ſind. Gleich darauf kommt das große hölzerne Riverſide Hotel. Einzelne Ortſchaften mit netten Cottages, große Fabriken mit ihren rauchenden Eſſen ſind zur Rechten. Wir paſſiren ein mehrfaches Geleiſe, den Great Eaſtern Croſſing, und gelangen, nachdem wir unterhalb zweier Straßenbrücken gefahren ſind, bei nebeliger Luft nach Chicago, 279 Meilen von Quincy, wo wir über hunderte von Schienen der nach allen Seiten ſich hinziehenden Linien, die Maſten der zahlreichen Dreimaſter-Logger im Nebel emporragen ſehen. Wir richteten unſere Sachen am Bahnhofe und fuhren dann zu dem uns ſchon von früheren Zeiten her bekannten Palmer Houſe, wo wir früh-

ſtückten. Dann begaben wir uns zur Domkirche, einem ſchönen gothiſchen Bau. Ueberhaupt haben die Katholiken in Chicago ſchöne Kirchen, St. James, St. Mary, St. Patrick, erſtere auch ein eleganter gothiſcher Bau, deſſen Thurm aber noch nicht vollendet iſt. Hierauf fuhren wir zu den verſchiedenen Agenturen, um uns über die Dampfer-Abfahrten von New-York zu informiren. Nach einem zweiten Frühſtück fuhren wir zu den Stock Yards, einem wunderlichen Platz, der aber ſehr ſchmutzig gehalten, wie denn die Stadt überhaupt jetzt ſehr ſchmutzig iſt. Ganze Fuhren ſchwarzen Schmutzes liegen auf den Straßen, ſtellenweiſe über zwei Fuß dick und das ſind die Ueberreſte des geſchmolzenen Schnees, der in dieſem Winter, welcher beſonders ſtreng war, ſechs Monate lang auf den Straßen lag. Die Stadt hat mit einer Geſellſchaft einen Contract geſchloſſen, der aber mit 1. Mai beginnt, und ſo bleibt die Stadt inzwiſchen ſchmutzig. Holzpfoſten, leere Fäſſer, noch ungeſchmolzener Schnee, alles liegt übereinander mit dem bunteſten Unrath, und dieſen wirft man in den See; die nahen Farmers wollen es nicht einmal aus der Stadt abholen, und dasſelbe iſt auch mit dem Miſt der Stallungen der Fall. In den Stock Yards ſahen wir, wie man Schweine auf einer Rieſenholz-galerie zur Schlachtbank treibt, aufhängt, ſchlachtet, aufſiedet, mit einem runden Dampfrechen aufhebt

und einer Dampfmaſchine zuwirft, welche die Thiere dreifach nach allen Seiten ſchert, dann wie man ſie öffnet, ſchließlich ſchneidet, ſalzt &c. In einem anderen Hauſe geſchieht dasſelbe mit den Ochſen, ein abſcheulicher Anblick, dem einer gerne bald entgeht. Junge Leute zu Pferde mit langen ſtarken Peitſchen und mexicaniſchen Sätteln treiben von einem Gehöfte zum anderen gemäſtete Ochſen, von Cattle Dogs, einer Art Baſtard-Schäferhunde, unterſtützt, während Männer zu Fuß Schweine führen. Ein Gitter öffnet ſich, das andere ſchließt ſich, und ſo geht es von einem Yard zum anderen. Wir fuhren zum Bahnhofe und nahmen bald darauf Platz in einem der Wagner-Cars, welche im Bau den Pullmann-Cars ganz ähnlich ſind. Wir fuhren eine Zeit lang unweit des Ufers des Michigan Sees, deſſen Umriſſe ſich in Nebel hüllten, wiewohl das Wetter ſich Nachmittags im Verhältniß zu dem dichten Nebel des Morgens bedeutend aufgeklärt hatte. Wir fahren an großen Fabriken, rieſigen Ziegelgebäuden zur Linken vorbei, überſchreiten auf eiſerner Brücke einen kleinen Fluß und ziehen durch Wald- und Feldland weiter. Die Abendſonne vergoldet die blattloſen Aeſte der Bäume, der Boden beginnt ſandiger zu werden, wie wir Kenſington paſſiren. Bei Lake fängt es an zu dämmern über dem blattloſen Waldland. Wir hatten um 8 Uhr Abends das Eſſen in dem Dining

Car, wo man recht gut ſpeiſen kann. Es waren viele Leute dort und wir mußten etwas warten, die Bedienung wurde gänzlich durch Mulatten verrichtet. Die Küche iſt anſtoßend. Man zahlt nur 75 Cents, die Sache ſcheint ſich Alles in Allem nicht ſehr zu rentiren, denn andere Linien haben es nicht allgemein angenommen; auch macht ein Eſſen in dem Gaſthauſe bei den langen Strecken, die man hier zurückzulegen pflegt, eine angenehme Unterbrechung für die Paſſagiere. Man ſpannt den Dining Car um 9 Uhr Abends aus.

29. April. Wir erwachen in Chatham, ſomit in Canada. Der Tag iſt ſchön und ſonnig. Wir frühſtücken in einem neuen Speiswaggon. Wieſengründe wechſeln mit Waldſtrecken ab, in denen viele Bäume gefällt ſind und wo das Holz aufgeſtapelt iſt. Alle ſind mit Winkelzäunen umfriedet. Neben kleinen hölzernen Häuſern ſieht man auch mit Mais oder Getreide angebaute Feldſtücke. Die Bäume ſind noch alle blattlos und wiewohl der Tag blau und ſonnig iſt, ſo ſchaut es noch ganz winterlich aus und die Luft iſt kühl und ſcharf. Manche kleine Häuſer ſind ganz aus Balken gebaut. Wir durchziehen ein paar kleine Ortſchaften mit lauter hölzernen Häuſern und eine ſchöne Eichenwaldung mit einer Dampfſäge daneben. Viele Strecken ſind vom Walde geklärt worden, die

Wurzeln hat man aber ſtehen gelaſſen. In den Waldſtrecken iſt viel junges Unterholz. Man erreicht Glencoe, eine kleine Ortſchaft mit einer ausgebauten Straße und auch einigen Ziegelgebäuden, dann London, ſchon eine größere Ortſchaft, ja ein Städtchen zu nennen, mit vielen Ziegelhäuſern und ſtattlichen Kirchen und Gebäuden. Viele hohe Kiefern treten auf. Der Himmel hat ſich umwölkt und die Luft iſt kalt und ſchneeartig. Wir kommen nach Ingerſoll, einem größeren Städtchen mit einigen hübſchen Kirchen und eleganten Cottages, die ſich auf ſanftem theilweiſe zu Feldern benützten Hügelland erheben. Eine Brücke führt über einen flußartigen Teich und bald erreicht man Woodſtock, eine größere Ortſchaft mit einem Teich und vielen hölzernen Häuſern. Die Gegend wird wellig, mit zahlreichen Winkel-Umzäunungen, wo Wieſen mit Waldgründen abwechſeln; auf den erſteren ſtehen noch viele Stöcke der gefällten Bäume. Wir paſſiren ein munteres Flüßchen, dann ein Thal mit einer Brücke, von welcher eine Bahnlinie ſich rechts hinzieht, und fährt noch durch mehrere Thäler. Wir eſſen im Dining Car. In Dundas angekommen, genießen wir eine herrliche Ausſicht über das ganze Hügelthal, in welchem die Ortſchaft mit ihrem viereckigen, fialengekrönten Kirchthurm ſchön gelagert iſt, auf rauſchende Papiermühlen unter uns und auf das ferne Hamilton in demſelben Thale

am Fuße eines langgedehnten Rückens gelagert. Wir fahren zwiſchen mehreren Hügeleinſchnitten, laſſen ein elegantes Schlößchen zur Rechten auf einem Hügel und erreichen den großen Bahnhof von Hamilton. Der Tag iſt wieder ſchön und ſonnig geworden und die hübſche Stadt erſcheint uns in ihrem beſten Lichte. Mehrere Straßen brücken ſich über dem Bahnhofe. Wir ziehen dann durch Hügeleinſchnitte, Wald- und Feldland, hie und da mit hölzernen Farmhäuſern beſetzt. Die Felder ſind alle mit winkelförmigen Zäunen umfriedet, hin und wieder ſieht man auch Obſtpflanzungen. Zur Linken blickt man auf die grünblauen Fluten des Ontario Sees, auf denen ein Schoner dahinſegelt, links von ziemlich niedrigen waldigen Ufern begrenzt, nach oben grenzenlos. Dieſes Ufer iſt flach mit vielen hochſtämmigen Waldſtrecken, die mit Feldern abwechſeln. Zur Rechten bieten ſich uns weiter mit Kiefern und Tannen bedeckte Hügel und viele Farmhäuſer. Wir paſſiren auf hölzerner Brücke ein Flüßchen und erreichen St. Catherines, eine Stadt, die mit lauter Ziegelgebäuden verſehen iſt und recht nett im Grunde des Thales ausſieht. Wir überſetzen darauf wieder ein Flüßchen und durch Trancheen ziehend genießen wir nach einem Hügeleinſchnitte und einem Tunnel einen ſchönen Blick auf den azurblauen See. Wir langen in Clifton an, wo wir den Zug und die Waggons

wechſeln müſſen; wir bekamen wieder Pullman-Cars. Die Ortſchaft hat einige Ziegel- und einige Holzhäuſer. Wir paſſiren die Suſpenſion Bridge; welch ein Anblick des großartigen Niagara Falls, des alten Bekannten, den ich immer mit Freude wiederſehe, mit der wie ein Faden ausſehenden Brücke der Wagen und den wirbelnden Rapids mit dem Elevator auf dem nun blattloſen Abhang! Schaudernd iſt der Anblick von der Brücke, über welche der Zug langſam hinfährt, und von welcher man hinunter in die ſchwindelnde Tiefe und auf die zerklüfteten Abſtürze ſchaut. Wir erreichen die kleine Ortſchaft von Suſpenſion Bridge, 513 Meilen via Detroit von Chicago entfernt, mit einem hölzernen Depot und ſind wieder in den Vereinigten Staaten. Rechts blicken wir auf den ſeeartigen Fluß, der noch ganz mit Klumpen von Schnee und Eis bedeckt iſt, und fahren durch Felder und Obſtpflanzungen nach La Salle. Die Obſtbaumpflanzungen ſetzen ſich fort, es ſind namentlich Apfel- und Pflaumenbäume. Wieder kommen wir dem Fluße mit ganzen Mengen von Eisklumpen entlang, überſchreiten eine Bahnſtrecke und erreichen Tonawanda mit zerſtreuten hölzernen Häuſern, paſſiren darauf wieder eine Bahnſtrecke und ein Flüßchen auf hölzerner Brücke. Dann kommen wir zu einer Station, wo links eine große Kalkfabrik ſteht und auf derſelben Seite eine Bahn abgeht, und rechts erblickt man,

in den Dunſt der Eſſen gehüllt, die Thürme und Häuſer von Buffalo emporragen, durchkreuzt auf einer Brücke zahlreiche Bahnſchienenlinien und gelangt nach East Buffalo. Man fährt von hier aus über flache Felder und Wieſen mit hie und da einzeln ſtehenden Bäumen und Waldſtrecken, zieht dann fort durch Hügelland und ſieht manchmal noch einen Schneehaufen auf den Wieſen liegen. In vielen Waldſtrecken ſieht man die Baumſtöcke abgeſchnitten ſtehen, Obſtpflanzungen auf den Hügellehnen wechſeln mit Feldern ab, alle mit den Winkelzäunen umzingelt. Manchmal ſieht man ein nettes Cottage. Wir paſſiren Attica, eine hübſche an der Hügellehne und am Fuße derſelben gelegene Ortſchaft, überſehen dann ein breites Thal zur Linken mit einer Ortſchaft aus Ziegelhäuſern und halten in Warſaw. In Gainesville überſchreiten wir eine andere Bahnſtrecke, worauf Caſtile in einem hübſchen Thale kommt, dann von Tannen und Buchen bewaldetes Hügelland. Schwindelnd iſt der Blick von der ſehr hohen hölzernen Brücke über den Portage Falls, der ſich zur Linken herwindend in einem ſehr ſchönen Sprung herunterſtürzt und ſich dann in Rapids zwiſchen der engen Thalſchlucht hinzieht. Kurz darauf überſchaut man zur Rechten den ſich durch das Thal windenden Fluß. Viele Zäune ſind aus Baumwurzeln gemacht und die aufgeſtellten Stöcke ſchauen aus der Ferne

wie dürre Agaven aus. Wir fahren weiter durch Hügelland bis Canaſeraga mit großen Holz-Depots. Die meiſten Häuſer ſind von Holz, ein paar Kirchlein ragen auf der Hügellehne empor. Wir paſſiren ein Flüßchen auf eiſerner Brücke und halten in Hornellsville eine halbe Stunde, wo wir Abendeſſen bekommen; lauter Weiber ſerviren, abermals iſt kein Bier zu bekommen. Es ſcheint ein größeres Städtchen zu ſein mit hübſchen Straßen und Ziegelhäuſern. Wir ziehen fort durch ein Thal mit hübſchen waldigen Hügeln bis Caniſteo. Das Thal iſt von einem Flüßchen durchzogen, und mit den mit nackten Laubhölzern und Tannen bewachſenen, hie und da mit Holzabſtürzen verſehenen Abhängen ſchaut es ganz nordiſch aus.

30. April. Wir langten in der Früh, nachdem wir durch die lachenden Cottages von Paterſon gefahren waren, um 7½ Uhr in New Jerſey an, 443 Meilen von Suſpenſion Bridge entfernt, wo wir einen Transfer Carriage nahmen und mit demſelben über die Dampffähre zum Windſor Houſe in Fifth Avenue fuhren. Wir blieben dort bis Nachmittag, ohne ein Zimmer zu bekommen, da das ganze Gaſthaus überfüllt war. Seit 10 Jahren ſoll man nicht ſo viel Reiſende geſehen haben, wie dieſes Jahr. Wir gingen gleich zur nahe gelegenen Domkirche, einem herrlichen Bau vom

prachtvollſten ſchillernden lichtgrauen Stein, der bis auf die beiden Thürme vollendet iſt. Im Innern iſt der Dom ganz vollendet, mit drei Altären und gemalten Glasfenſtern verſehen, von denen namentlich jene des Presbyteriums ſehr ſchön ſind. Der marmorene Altar läßt in der übermäßigen Stärke der Seitenfialen etwas zu wünſchen übrig. Wir gingen zur Poſt und zur Agentur der White Star Line, wo man uns aber ſagte, wir mögen lieber am Montag wiederkommen, wo wir mehr Chancen hätten, gute Cabinen zu bekommen. Wir gingen noch etwas in Broadway ſpazieren. Der Tag war anfangs ſchön geweſen, ſpäter hatte ſich jedoch der Himmel umwölkt und die Luft war kalt und ſcharf, ſo daß wir bald wieder nach Hauſe zurückkehrten.

1. Mai. Des Morgens fiel ein feiner Regen. Wir gingen um 8 Uhr in die Domkirche zur Meſſe, und da es Sonntag war, wieder um 10 Uhr, wo geſungen wurde und der Cardinal-Erzbiſchof celebrirte; ein Geiſtlicher predigte recht gut über das Sacrament. Nachmittags fuhren wir die »Republic«, mit der wir fahren ſollten, zu beſichtigen, und ſahen auch gleichzeitig die »Amerique« von der Compagnie Transatlantique, ein recht gut gehaltenes Boot; man tapezierte eben eine Cajüte für Sarah Bernhard, die mit demſelben nach Europa zurückfuhr. Ein Stewart, der uns herumführte,

ſagte mir: »Nous n'avons pas tout, mais nous avons le confortable de la table«. Sie fahren durchſchnittlich 11 Tage nach Havre. Wir gingen noch eine Zeitlang auf den einzelnen Wharfs von der National, Allan, Guyon, Red Star und Cunard Lines, wo man uns, als wir die »Gallia« ſehen wollten, abwies, weil es Sonntag war, und kehrten bald wieder nach Hauſe zurück. Des Morgens, als wir in Fifth Avenue ein ſchönes, auf das Sorgfältigſte ausgeführtes Haus eines der reichſten Männer in New York genau beſichtigten, einen ſpätgothiſchen und Renaiſſance-Bau, zu dem manche der ſchönen Pfeilerchen und Reliefs des Dogenpalaſtes das Muſter geliefert haben, offerirte uns ein Mann 3 1/2 Dollar per Tag, wenn wir als Steinmetzer dabei arbeiten wollten.

2. *Mai.* Ein regneriſcher Morgen. Wir nahmen einen Wagen und fuhren zur White Star Line Agentur, da aber die »City of Cheſter« der Inman Line angekommen war, ſo wollte ich dieſelbe, wiewohl ſie erſt am 7. des Monats wegfuhr, zuerſt anſehen. Ich fuhr daher zum Wharf der Geſellſchaft, ſah das ſchöne, von Caird gebaute Boot, die noch leeren Cajüten waren aber wie begreiflich die ſchlechteſten, ganz Achter unter der Stewarts Cabine. Ich fuhr daher wieder zur Agentur der White Star zurück und der Agent war diesmal

gegen Aufzahlung von 90 Dollar im Stande, mir drei recht gute Cajüten zu geben. Bei der Agentur traf ich mit einem Herrn zuſammen, der mir erzählte, daß die »Tararua« der Union Company, mit der wir beide nach Tasmania gefahren waren, ſich bei Otago in Neuſeeland verloren hatte und dabei 80 Perſonen umkamen. Dieſes Hin- und Hergehen beſchäftigte uns den ganzen Tag, umſomehr, als ich wieder die »Republic« beſichtigte und mir die Cajüten anſchaute, die man wieder an der Stelle aufbaut, wo man bei der Fahrt nach Amerika Ladung hatte. Man gab ihnen von Innen einen neuen Anſtrich, der aber angeblich dadurch, daß man darin kleine Fuſee verbrennt, geruchlos werden ſoll. Während der ganzen Zeit regnete es fort, wir hatten aber einen guten Wagen und überwanden alle Schwierigkeiten. Die Lohnwagen, für die man früher 3 Dollar per Stunde zahlte, ſind jetzt viel brauchbarer geworden; man zahlt nämlich gegenwärtig nur 1 1/2 Dollar für einen der vierſitzigen Zweiſpänner und 1 Dollar für einen Einſpänner per Stunde. Ein Mann ſteht in der Nähe des Gaſthauſes und ſchaut ſehr ſtrenge darauf, daß der Tarif genau eingehalten werde. Geſtern ließ ich zwei Kutſcher, die mehr verlangen wollten, mit mir zum Gaſthauſe fahren; ſie erhielten blos das, was ich ihnen als tarifmäßig geben wollte, und blieben dabei ganz vernichtet. Nach

dem Eſſen gingen wir, da es ſich ausgeklärt hatte, etwas ſpazieren, die Fifth Avenue hinab gegen Broadway, an dem großen Waſſer-Reſervoir, das wie eine Feſtung ausſchaut, vorbei, allein es waren, trotzdem es erſt 7½ Uhr war, ſchon faſt alle Läden geſchloſſen. Als ich auf dem Gartenplatze einen Policiſten frug, wo ein Cloſet wäre, zeigte er mir ein Gaſthaus gegenüber und ſagte mir dabei: »Take all hands with you it is a nice place«; es freute ihn zu zeigen, daß man die Eleganz in New York auch in dieſer Hinſicht treibt. Thatſächlich war alles Marmor und äußerſt ſauber, eine Inſchrift am halben Raum zeigte an, daß die innerhalb desſelben gelegene Hälfte für die Bewohner des Gaſthauſes reſervirt ſei. Auch in unſerem Gaſthauſe iſt es in dieſer Beziehung ganz luxuriös eingerichtet und Töpfe mit wohlriechendem Chlor laſſen jedesmal etwas von ihrem Inhalt ins Cloſet fließen, wenn man den oberen Deckel zuſchließt. Wir kehrten mit einem Omnibus, in dem man aber wegen des gar holprigen Pflaſters der hieſigen Gaſſen ſehr herumgebeutelt wird, wieder Fifth Avenue hinauf.

3. Mai. Der Morgen war ſchön und ſonnig. Wir fuhren von 47. Street mit der Elevated R. R. nach Fulton Ferry. Dieſe Züge, die alle 3 Minuten fahren, ſind eine große Bequemlichkeit; man zahlt bis ans Ende der Stadt nur 10 Cents. In allen

Stationen, zu denen mit Kautſchuk überzogene Stufen hinaufführen, wird gehalten und ſteigen Leute ein und aus. Um zu Fulton Ferry zu gelangen, muß man bei der vorletzten Station, die letzte iſt City Hall, halten und über eine Brücke zu einem anderen Zuge gehen. Dieſe Bahnen ſind von einem großen Vortheil für den Verkehr, die Waggons recht elegant mit Sitzen aus nett geflochtenem ſpaniſchen Rohr und Metallecken. Sie müſſen aber von großem Nachtheil für die angrenzenden Häuſer geweſen ſein, deren untere Räume ſie mit den breiten Brücken — es ſind nämlich zwei, eine für die hinauf-, eine für die hinabfahrenden Züge — ganz dunkel machen. In Folge deſſen ſind auch ſtets Doppelbahnhöfe, einer dem anderen gegenüber. Außerdem muß auch dieſer fortwährend an den Fenſtern der erſten Stockwerke vorbeieilende Zug kein ſonderliches Vergnügen ſein. Um eine Gefahr des Entgleiſens zu verhindern, ſind große Pfoſten an den Seiten der Schienen, ſo daß der Zug, wenn er auch entgleiſen würde, innerhalb derſelben bleibt. Bevor wir Fulton Ferry erreichten, kamen wir an einem der Rieſenpfeiler der neuen Brücke zwiſchen New York und Brooklyn vorbei, ein wahres Titanenwerk. Wir fuhren mit der Ferry hinunter, um den majeſtätiſchen Bau zu betrachten. Es ſind zwei Rieſenpfeiler im Fluße mit je zwei Spitzbogen, die Ketten ſind bereits geſetzt und

auch viele der Stränge. Von den Pfeilern hinaus baut man die Brückenſohle aus, welche in der Mitte 135 Fuß hoch ſein wird. Die Stadt New York zahlt $^1/_3$, die Stadt Brooklyn $^2/_3$ der Auslagen. Ueber die Pfeiler geht ein ziemlich breiter Plankenweg mit einem ſehr luftigen Geländer, über welchen zu gehen man die Erlaubniß erlangen kann; man braucht $^1/_2$ Stunde hinüber. Ein Herr mit einem Spazierſtock eilte hinüber, auch ein Herr und eine Dame ſtiegen, während wir zuſchauten, auf den erſten Pfeiler. Man kann aber viel bequemer auf einer eiſernen Schneckenſtiege, die an demſelben angelegt iſt, auf den letzteren gelangen. Der Weg für die Fußgänger wird erhöht in der Mitte ſein, auf beiden Seiten werden Wagen und zwei Bahnlinien fahren. Wir fuhren mit der Dampfſähre wieder zurück, mit der Tramway bis zur City Hall, ſpazierten etwas in Broadway und fuhren dann von Bond Street mit der Elevated R. R. nach 47. Street und ſomit wieder nach dem Gaſthauſe zurück. Am Nachmittag fuhren wir wieder mit der Elevated R. R. bis in die untere Stadt hinab bei Bond Street und ſpazierten etwas in Broadway, wo wir mehrere der großen Buchhändlerläden beſuchten, deren namentlich in der Nähe von Chriſt Church vorhanden ſind. Dann kehrten wir mit der Tramway über Forth Avenue von dem Gartenplatze wieder zurück. Der Abend

war kühl aber ſchön, wir hielten uns nach dem Eſſen noch in der Eingangshalle des Gaſthauſes auf, wo ſich viele Gäſte plaudernd und rauchend aufzuhalten pflegen. Es iſt eigenthümlich, wie der Menſch doch immer zu den ihm natürlichſten Gewohnheiten zurückkehrt. Die altſpaniſche Entrada, der allgemeine Verſammlungsort, findet ſich in den eleganteſten amerikaniſchen Gaſthäuſern wiedergegeben, nur fehlen in dieſen letzteren die Damen, die ſich blos in den meiſt luxuriös eingerichteten Parlors aufhalten.

4. Mai. Ein klarer, herrlicher, wolkenloſer Morgen. Wir gingen wie an den beiden vorigen Tagen um 8 Uhr in die Domkirche zur Meſſe. Nach dem Frühſtück fuhren wir mit der Bahn von Forth Avenue nach Staten Island Ferry, d. h. bis in die Nähe derſelben, zu der wir dann noch ein paar hundert Schritte zu gehen hatten. Die große Ferry ſteuerte ſchlängelnd hinab; wir ſahen einen großen ſpaniſchen Dampfer und die ſtattliche »Amerique«, die eben wegfuhr. Impoſant nahm ſich von hier die große Kettenbrücke aus, mit dem wunderbaren Leben, das ſich auf den Gewäſſern des Hafens abſpielt, ankernde und abſegelnde Schiffe, unförmige Rieſen-Ferrys, hohe Schlepper, die bald leicht auf und ab ziehen, bald ein Segelſchiff ſchleppen. Die Luft wehte

kühl und ſcharf in den Straßen, ſobald wir uns aber von der Stadt entfernten, belebender und reiner. Wir legten bei Staten Island an drei Stellen an, wo große Wharfs hinausſpringen mit ſich bewegenden hohen Eichenſtämmen als Schützen, die beim Anlegen etwas nachgeben. Wir ſehen dort geankert drei Lootſen-Schoner, von denen einer N. 20 auch hinauffuhr, und zwei kleine Kutter-Yachten, von denen man eine eben in Ausrüſtung ſetzte; mehrere ſchöne Schoner-Yachten waren dagegen alle in Abrüſtung in dem kleinen Hafen vertaut. An dem großen Quarantaine-Amt vorbei mit dem Blick auf die mit vielen hübſchen Cottages beſetzten Hügellehnen der Staten Island fuhren wir dann, dieſelben Stationen machend, für andere 10 Cents die Perſon wieder zurück, die »Amerique« war inzwiſchen in einer Rauchwolke verſchwunden. Wir frühſtückten in der Nähe der Poſt und gingen dann eine Zeit lang auf Broadway ſpazieren. Mit dem Omnibus zum Gaſthauſe zurückgekehrt, packten wir unſere Sachen zuſammen, gingen dann wieder nach Broadway hinab, die ſchönen Equipagen, welche eben auf Fifth Avenue ab und zu fuhren, bewundernd, und kehrten bald wieder zurück. Das Aquarium, welches wir noch anſehen wollten, war ſchon ſeit etwa einem Monat geſchloſſen, ſo daß wir des Abends nur noch in der Eingangshalle ſpazierten.

5. *Mai.* Wir fuhren um 7½ Uhr nach dem Frühstück mit einem der großen Transfer Coaches vom Gasthause weg. Wir zahlten viel mehr als bei der Ankunft, damals war es bloß ½ Dollar für Jeden und jetzt verlangte man 1½ Dollar. Wir luden alles Gepäck auf und hinab ging es auf dem holprigen Pflaster bis zum White Star Line Wharf, wo wir mit dem Wagen hineinfuhren, wie es auch bei den anderen üblich ist. Man hatte uns Zettel für das Gepäck gegeben, worauf man die Namen und die Nummer der Cajüte schrieb, so daß das Gepäck bald an Bord an seinem Platze installirt werden konnte. Es waren viele Leute an Bord der »Republic«, manche aber blos zum Abschied von ihren Verwandten und Bekannten. Viele stellten sich noch, nachdem wir von einem Schlepper unterstützt um 10¼ Uhr wegfuhren, an die Fenster des Wharfhauses, um mit den Taschentüchern zuzuwinken. Der Tag war schön, aber kühl, der Himmel klar und sonnig, die Luft ruhig. Wir waren bald aus dem Wharf hinaus und fuhren unter vollem Dampf durch die breite Bucht von New York. Imposant nahm sich noch die ferne Brücke von Brooklyn mit dem runden Fort an der Brooklyn-Spitze aus und die Doppelstadt im Nebel verschwimmend mit einem Mastenwald an ihren Ufern. Fähren fuhren ab und zu, Lootsen-Schoner segelten nach verschiedenen Richtungen,

der Dampfer »Galatea« der Anchor Line, d. h. mit Anchor Line Flagge aber roſigem Kamin, fuhr eben ein, kurz darauf die »France« von der Compagnie Transatlantique mit doppeltem Kamin. Den Dampfer »City of Alabama« der State Line, welcher an uns vorbeigefahren war, holten wir, da er nur langſam fuhr, bald ein und paſſirten ihn. Er war tief geladen, ſchien aber nicht viel Paſſagiere zu führen; er ſalutirte, als wir an ihm vorbeikamen. Nach kurzer Zeit fuhr ein Dampfer derſelben Geſellſchaft ein, deſſen Namen ich aber nicht zu unterſcheiden vermochte. Bei der Quarantaine ſtand auch ein großer Dampfer und mehrere Segelſchiffe. Wir fuhren an den lieblichen Ufern von Staten Island vorbei, ſahen den ſchönen Dampfer von Florio »Van Diemen« vor Anker und in der Ferne ein Kriegs-Kanonenboot uns vorausfahren. Recht hübſch nahm ſich die von einem Leuchtthurm, mit Batterie darunter, gekrönte Spitze von Staten Island aus, ſowie die von Gebäuden überragten kleinen Inſelchen, die darauf folgen. Allmälig wurden die Umriſſe von Sandy Hook mit den beiden Leuchtthürmen deutlicher, an welchen wir um 12¼ Uhr vorbeikamen. Wie wir in der Nähe waren, hielt das Kanonenboot mit am Vormaſt gehißter engliſcher Flagge an, zwei Boote wurden heruntergelaſſen und kamen auf uns zu, um den Cuſtomhouſe-Collector und andere Herren, die

mit der »Republic« bis dorthin gefahren waren, abzuholen. Im erſten Boot gingen 8, im zweiten 7, alſo im ganzen 15 Perſonen. Kaum hatte das erſte Boot am Kriegsſchiff angelegt, wurde die Flagge geſtrichen und dreimal ſalutirt. Das Kanonenboot fuhr bald wieder unter Dampf fort und dasſelbe thaten auch wir, nachdem wir während derſelben Zeit unſeren Piloten auf der Steuerbordſeite auf einem kleinen Schoner mit blauer Flagge ausgeſchifft hatten. Die Umriſſe der Küſte zur Linken waren niedrig aber deutlich, doch wir mußten in den Salon gehen, um ſich vom Purſer Plätze zur Tafel beſtimmen zu laſſen, wodurch wir erſt nach 2 Uhr zu frühſtücken im Stande waren. Das Meer war ganz ruhig, der Himmel grau und die Luft ganz kalt geworden, ſo daß es viel angenehmer war, unter als auf Deck zu ſtehen. Die Umriſſe der Küſte wurden immer dunſtiger, wir ſahen 5, dann bis 7 Schiffe herumſegeln. Die Luft war empfindlich kühl, Luft und Waſſer zeigten nach mehrfachen Meſſungen 45 Grad, die kaum merkbare Briſe war von Südoſten, ſo daß wir auch die Raaen nach der Seite zuſpitzten. Das Meer war glatt, der Himmel grau. Allmälig verſchwanden die Umriſſe der fernen Küſte, die nunmehr nur noch wie ein dunſtiger Streifen zu ſehen waren. Wir dampften raſch vorwärts, dem Anſcheine nach an die 13 Meilen per Stunde. Nach Tiſch ſpazierten

Viele noch eine Zeitlang ſei es auf dem oberen, ſei es auf dem Hauptverdecke; auf dieſem unterhalten ſich die Steerage-Paſſagiere, meiſt Irländer, mit Geſang und Tanz, und auch der Bootsmann tanzte mit aus voller Seele, ſo daß ſeine Haare von Schweiß trieften. Dabei ſpielte ein Mann das Organett und bei den eintönigen Weiſen erklang der Geſang unter dem verdeckten Vordercaſtell in vollem Chore. Der Abend war dunſtig, der Mond ſchien blos hinter den Wolken, ſonſt war kein Stern weit und breit zu ſehen. Auch keine Schiffe waren in Sicht, aber auf einem erhöhten Poſten am Vordercaſtell, wie einer Art zweiter Brücke, ſteht ein ſcharfer Ausluger. Noch tönen die Geſänge unter dem Vordercaſtell, wie ich hinunter in den lauen Salon komme, wo ſich die Meiſten, theils leſend, theils plaudernd verſammeln.

6. Mai. Die Nacht war ruhig, der Morgen kalt; ein feiner Sprühregen mit wolkigem Himmel, Alles grau in Grau. Die ganz leichte Briſe war immer von Südoſten und kräuſelte kaum die glatte Meeresfläche. Das Thermometer zeigte wie geſtern 45 Grad. Um $8^1/_4$ Uhr dampfte nahe an unſerer Steuerbordſeite ein Norddeutſcher Lloyddampfer, als Brigg bemaſtet, mit vollen Segeln raſch dahingleitend, von der günſtigen Briſe unterſtützt. Er

ſalutirte, nachdem er ſignaliſirt hatte, und bald verſchwand er in der Ferne. Es ſchienen viele Leute auf dem vorderen Verdeck zu ſein. Um 9½ Uhr kamen wir auf der Backbordſeite an einem Schoner vorbei, der in einiger Entfernung gegen Nordoſten hinauffuhr. Das Verdeck wurde ſehr ſpät, erſt gegen 10 Uhr unter lärmendem Geſang gewaſchen, da man es vorerſt mit Stein gerieben. Während des Morgens ſahen wir mehrere Procellarien wie müde auf den Wogen umherflattern, doch keine in unſerer Nähe. Der feine Regen, der eine Zeitlang aufgehört hatte, fing von Neuem an, dafür klärte ſich aber der Himmel etwas auf und die Sonne ſchien die Abſicht zu haben hinauszugucken. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 40°46′ N., Länge 67°0′ Weſt. Zurückgelegte Strecke von Sandy Hook 320 Meilen. Die Luft wurde ſtets kühler, das Thermometer zeigte blos 43° und das Waſſer nur 40°, was ein Zeichen iſt, daß wir uns bereits der großen Polarſtrömung nähern. Nachmittags fing es ſtärker zu regnen an und um 2 Uhr rieſelte es ſchon ganz dicht. Kein Schiff war weit und breit zu ſehen, dafür aber mehrere Procellarien, die mitten im Regen auf den Wellen umherflatterten. Der ganze Spätnachmittag war regneriſch und kalt, ſo daß die Meiſten ſich im Salon aufhalten mußten, nur Wenige ſpazierten auf dem Hauptverdeck in Lee

der Deckcajüten. Die Stühle lagen alle in einem Haufen auf dem Hurrican-Deck. Die Brise nahm gegen Sonnenuntergang zu, wurde aber dafür günstiger mehr nach Südosten ziehend, so daß wir die vier Gaffelsegel zu setzen im Stande waren, mit deren Hilfe wir munter dahinflogen. Wir fuhren 14 Meilen per Stunde. Zu Tische hatten wir den Salon durch Dampfröhren, welche unter den Sopha-Sitzen laufen, geheizt und es war des Abends ganz angenehm darin, wo sich die Meisten zum Lesen oder Schachspiel versammelten; Andere dagegen zogen das Rauchzimmer vor, wo Karten gespielt wurden. In den Gängen, die zu den Cajüten führen, spannt man jeden Abend einen Mamiring aus, der im Nothfalle zum Feuerlöschen dient. Um 10 Uhr Abends macht der Capitän noch eine Tour durch alle Gänge, um nachzusehen, ob Alles regelrecht gehalten und überall gut ventilirt sei. Nur ist dies jetzt bei der niedrigen Temperatur auch des Guten zu viel und es ist in den Cajüten ganz kalt; dafür aber um so traulicher im Salon.

7. *Mai.* Die Nacht verging im Rollen. Gegen Morgen zu beruhigte sich aber der Wind etwas und wurde uns günstiger, so daß wir auch alle Quersegel an dem Fock- und Hauptmast zu setzen vermochten und rasch dahinglitten. Die Luft war

viel wärmer als geſtern, ein unglaublicher Wechſel; während wir geſtern 43° hatten, haben wir dieſen Morgen 55°, und zwar Luft und Waſſer gleich, was einerſeits die Windrichtung, andererſeits die Annäherung an den warmen Golfſtrom verurſachen. Der Himmel war grau, ein feiner Regen fiel herab bei nebeligem Horizont, das Meer wälzte lange hohle Wellen von Süden mit Kämmen von Südweſten, die Briſe nahm aber, ſtatt zuzunehmen, gegen 10 Uhr derart ab, daß die Querſegel in Windſtille wie Bretter herunterhingen und die beiden Hauptſegel, die umherflatterten, geſchloſſen wurden, um ſie jedoch bald darauf wieder auszuſpannen. Gegen 11 Uhr fing es ſtark zu regnen an und regnete faſt eine Stunde, das Meer beruhigte ſich etwas, nur dann und wann kam ein ſtärkerer Roller, ſonſt glitt das Schiff ruhig dahin. Kein Segel war am ganzen Morgen zu ſehen, dafür aber mehrere Talaſſidromen, die auf den Wogen umherflatterten, und auch eine grauweiße Möwe, die an unſerem Buge vorbeieilte. Gegen Mittag regnete es ganz dicht und das Wetter war neblig, erſt ſpäter klärte es ſich allmälig wieder auf. Die See von Süden mit Briſe von Südweſten war aber noch ſtark, die Wogen thürmten ſich gleich Rieſenwänden auf unſerer Rechten und wuſchen häufig auf Verdeck; auch auf der linken Seite ſchiffte man einmal, wahrſcheinlich in Folge ſchlechten Steuerns, eine Welle,

welche die Eingangshalle knöchelhoch anfüllte. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 41°32′ N., Länge 59°44′ Weſt. Zurückgelegte Strecke 332 Meilen. Gegen 2 Uhr klärte ſich das Wetter bedeutend, einen Moment ſchien auch die Sonne herausblicken zu wollen, und es war verhältnissmässig ganz angenehm auf Verdeck, wo man den Hurrican-Deck mit Stein rieb. Wiewohl der Wind günſtig war, trugen zu der Schnelligkeit, mit der wir fuhren, die Segel nur wenig, manchmal ſogar nichts bei. Eine Zeitlang hört der Regen ganz auf, es ſcheint gegen 3½ Uhr wieder ſchön werden zu wollen und man kann eine Zeitlang auf Verdeck ſpazieren, doch nur zu bald ſtellt ſich wieder der dichte feine Regen mit dem nebeligen Horizont ein. Um 5 Uhr 10 Minuten kam auf unſerer Linken ein Dampfer vorbei, den wir wenige Minuten zuvor auf einmal phantaſtiſch am nebeligen Horizont hatten auftauchen geſehen. Es war die »City of London«, welche regelmäßig Reiſen für Viehtransporte von London, wohin ſie gehört, nach New York unternimmt. Sie hatte einen ſchwarzen Kamin mit zwei kleinen weißen Ringen und war als Dreimaſter-Schoner bemaſtet. Sie ſtampfte und rollte ſtark in Folge des Gegenwindes und der Seitenſee. Es regnete faſt ununterbrochen die ganze Zeit hindurch. Zahlreiche dunkle Procellarien und ein eigenthümlicher Vogel mit weißem Bauch und

langem Schweif, der im Fluge einem Stelzvogel ähnelte, mit einem weißen Streifen um den Hals, flogen umher. Wir sahen drei von den Letzteren. Es regnete gegen Abend zu dünn und fein, die Luft war dabei aber lau und unter Deck war es sogar ganz warm geworden, die Luft war 55°, das Wasser 56°. Manchmal rollte das Schiff stark, und häufig wusch die See auf Verdeck. Doch fing es bald an sich aufzuklären und man sah gegen 9 Uhr schon Sterne auf der Nordseite, auch die beiden Thüren des Companion waren weit offen. Die Südwestbrise nahm zu und schwellte schon unsere Segel, so daß das Schiff ruhig und rasch dahineilte.

8. Mai. Die Nacht verging im Rollen. Man hatte auf Befehl des Capitäns und des Purser um 11 Uhr die Ventilatoren oben aufgemacht, ich bemerkte es und ahnte, daß wir einen Wascher haben würden; thatsächlich kamen nach ein Uhr drei große Wellen auf Verdeck, welche unsere Cajüte förmlich überschwemmten. Da hieß es zuerst darauf sehen, daß man die Ventilatoren schließe, wie ich die Thür öffnete, floß es im vollen Strome durch den Corridor. Ich rief einige Stewarts zusammen, inzwischen wusch es aber rechts und links durch die Companion-Thüren und das Wasser stürzte in munteren Cascaden die Treppe herab. Die Cajüten

neben dem Rauchzimmer waren ganz überschwemmt und dabei die Companion-Thüren weit offen. Ich sperrte diejenige auf der Windseite zu, bis dann Stewarts mit Schaufeln, Pützen &c. zum Trocknen kamen. Ich ging nun in meine Cajüte zurück, um zu versuchen alles wieder auszutrocknen, während Vives sich in eine der vorderen, die wir hatten, geflüchtet hatte. Bald war alles wieder zugeschraubt und wir thaten unser Bestes, um alles wieder auszutrocknen. In zwei Decken gehüllt schlief ich bis zum Morgen fort. In der Früh war die Luft kühler (43°), der Himmel und das Meer grau, dafür war aber der Seegang geringer. Der Horizont war jedoch neblig, es dauerte nicht lange und wir standen mitten darin in einem kalten unangenehmen Nebel und das eintönige Nebelhorn erschallte. So zogen wir weiter, bis gegen Mittag die Sonne zu scheinen begann und sich ganze blaue Himmelstheile im Nordwesten darboten. Die Luft war 51°, das Wasser 40°. Eine halbe Stunde später sprang das Wasser schon auf 50°, so variiren sie, diese Strömungen, und die Luft war kälter. Der Wind, der von Südwesten wehte und uns am Vormittag gestattet hatte, nicht blos die Quer- sondern auch die Gaffelsegel zu benützen, ließ manchmal nach, kam sogar als eine leichte Brise von Südosten, nach welcher Richtung wir auch die Raaen zuspitzten. Unsere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite

42°5' N., Länge 52°37' West. Zurückgelegte Strecke 310 Meilen. Nachmittags hatten wir eine hübsche Stunde bei blauem Himmel und Sonnenschein, der Wind hatte sich wieder nach Südwesten gedreht und wir konnten Segel führen, die wir jedoch bald darauf wieder schließen mußten, da es ganz stille wurde. Es war ein schöner Sonntagnachmittag und ein Vergnügen, wieder eine Zeitlang im Sonnenschein spazieren zu können. Doch auch diese Herrlichkeit dauerte nicht lange; der Seegang vom Süden nahm, obgleich die Brise wieder von Westen wehte, abermals zu und der Nebel trat von Neuem empor; doch verbreitete er sich nicht und wiewohl der Himmel sich umwölkte, blieb doch der Horizont klar. Wir halten uns stark südwärts, um den Eisbergen auszuweichen, die in dieser Jahreszeit herabzukommen pflegen, nur steigen sie gewöhnlich nicht so tief herab, wie wir gegenwärtig uns befinden. Wir sahen im Laufe des Tages mehrere Procellarien auf den Wellen umherflattern. Eine größere Welle stürzte plötzlich auf das Verdeck, durchnäßte eine Menge von Passagieren dritter Classe, die dort versammelt waren, und wusch sogar auch theilweise auf das Hurrican-Deck. Nichtsdestoweniger verblieben einige Damen halb durchnäßt noch daselbst. Gegen Abend beruhigte sich das Wetter etwas, der mächtige Seegang von Süden ließ ein bischen nach, die starken Roller

wurden immer seltener. Dafür nahm aber auch der Südwestwind ab, bis er nach Sonnenuntergang fast ganz aufhörte, so daß die fünf Quersegel, die wir am Fock- und Hauptmaste hatten, wie Bretter herabhingen. Nichtsdestoweniger hatten wir nach Tisch einen guten Spaziergang auf dem Hurrican-Deck, eine wahre Wohlthat nach dem langen sich Halten und Anklammern. Wir sahen im Laufe des Nachmittags viele Procellarien um uns flattern, sowie auch zwei weißgraue Seeschwalben und ein Paar gleichfalls weißgrauer möwenartiger Vögel. Das Wasser war 54°, die Luft 51°, was die Annäherung des Golfstroms verkündet. Der Mond blickte im Nebeldunste milde herab auf das mit nassen Segeln dahineilende Schiff.

9. Mai. Die Nacht war ziemlich ruhig vergangen. Als ich in der Früh auf Verdeck kam, war der große Wellenschlag von Süden fast verschwunden, nur sehr selten kam ein stärkerer Roller, der aber nur manchesmal auf Verdeck spritzte. Der Himmel war wolkig, aber ruhig, das Meer dunkel bleiern, von jener dunklen Farbe des restless Atlantic, wie ihn die Engländer mit Recht nennen. Um 9¼ Uhr kam zu unserer Rechten in kurzer Entfernung ein Dampfer vorbei, er war als Schoner bemastet mit einem rothen Kamin mit zwei weißen Ringstreifen. Er salutirte und signalisirte nicht, es muß eines der

Cargoboote geweſen ſein, die gelegentlich nach Amerika fahren, wahrſcheinlich, da es tief im Waſſer ſtand, mit Eiſen geladen. Der Wind war Weſt und ſchien ſich allmälig nach Weſt-Nord-Weſt drehen zu wollen, umſomehr, als ſich die Wolken im Nordweſten allmälig klärten. Zahlreiche Vögel folgten unſerem Fahrwaſſer, nicht blos die üblichen Procellarien, ſondern auch eine andere Art mit ſchwarzen Flecken an den Flügelſpitzen und ſonſt weißlichgrau. Es ſind dieſelben möwenartigen Vögel, die wir geſtern ſahen, und müſſen auch eine Art Procellaria ſein. Ich zählte deren bis ſieben, die raſch über die ſchäumenden hohlen Wellen Achter von uns fliegen. Man ſah einen Holzpfahl hinaufſchwimmen, ſcheinbar ein Maſt oder Baum, ich ſah auch auf unſerer Linken die Rieſen-Rückenfloſſe eines Haifiſches emporragen. Während wir in der Früh alle Querſegel ausgeſpannt hatten, fing auf einmal um 11 Uhr Nordweſtbriſe an und wir konnten drei Gaffelſegel verwenden; nur bei den Querſegeln war die Briſe nicht ſtark genug, um ſie zu ſchwellen, und wir mußten dieſelben daher ſchließen. Die Temperatur wurde ſofort kälter, während wir in der Früh 51° der Luſt und 54° des Waſſers hatten, ſprang erſtere um Mittag auf 46° herab. Im Norden ſahen wir um dieſe Zeit ein Bark, welches ſcheinbar weſtwärts fuhr, in einer Ent-

fernung von etwa vier Meilen. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 44°12' N., Länge 45°40' Weſt. Zurückgelegte Strecke 350 Meilen, eine treffliche Fahrt, die ſich blos durch die günſtige Strömung erklären läßt. Während des Nachmittags beruhigte ſich der Seegang bedeutend, das Waſſer war weit wärmer geworden, es hatte ſchon 56 Grad. Der Wind war Nordweſt und wir fuhren raſch dahin, von den möwenartigen Vögeln unbeſtändig verfolgt. Gegen 4 Uhr fing es dicht aber fein zu regnen an und der Himmel blieb wolkig; ſo ſchien der Nordweſt nicht Wurzel faſſen zu wollen, der ſonſt in dieſen Breiten Alles aufzuklären pflegt. Thatſächlich ſprang der Wind gegen 7 Uhr auf einmal mit Gewalt gegen Nord und drehte ſich allmälig nach Nordoſt, ſo daß wir nicht nur alle Querſegel ſchließen, ſondern auch die Gaffelſegel ſehr anziehen mußten. Dabei regnete es feſt und röthliche Wolken erglänzten in der Abenddämmerung auf der Nordſeite. Man fuhr dabei aber ziemlich raſch und kam ſtetig vorwärts, denn der Seegang von Süden legte ſich allmälig und die Segel hielten uns ruhig. Es war bei dieſem Nordwinde ganz kalt geworden, das Thermometer zeigte blos 47° und dabei regnete es fortwährend, ſo daß man ſich lieber im Salon verſammelte, nachdem man ein paar Schritte auf dem Hurrican-Deck auf der Leeſeite der Cajüten gemacht hatte.

10. Mai. Die Nacht verging ziemlich ruhig. Des Morgens wehte der Nordoſtwind friſch und dabei regnete es dicht. Wir konnten blos die Gaffelſegel halten und auch dieſe trugen nur wenig, dafür war aber der alte Seegang von Süden faſt ganz verſchwunden. Während der Morgenwache ſollen wir den Dampfer »Canope«, einen von jenen, die regelmäßig nach Boſton fahren, paſſirt haben. Als ich um 8¼ Uhr auf Verdeck kam, fuhren gerade zwei Segelſchiffe an uns vorbei, das eine links ganz in unſerer Nähe ein Vollſchiff mit gerefften Querſegeln, das oſtwärts fuhr, und rechts ein Bark in etwa 3 Meilen Entfernung, das gleichfalls nach Oſten ſegelte. Wir ſahen einen der langgeſchwänzten Vögel mit ſchwarzweißem Kopf und Hals, der dicht an uns vorbeiflog. Das Waſſer blieb ſo warm wie geſtern, nämlich 56°, wir ſind im vollen Einfluſſe des Golfſtromes. Um 11¼ Uhr kamen wir an einem Bark vorbei, das uns entgegenfuhr, ſo daß wir unſeren Cours um zwei Punkte ändern mußten, um ihm auszuweichen. Wir ließen es ganz nahe zu unſerer Backbordſeite vorbeiſegeln. Man konnte den Namen »Ocean Traveller« ſowohl am Buge, als auch auf der Poupe, wo Belfaſt ſtand, deutlich erkennen. Man ſah die Leute auf Verdeck, den Mann am Steuer, es war ein angenehmer Anblick, den Alle gern genoßen. Es dauerte nicht lange und ſchon war wieder auf unſerer

Steuerbordſeite ein Bark ſichtbar, an dem wir in einiger Entfernung um $12^{3}/_{4}$ Uhr vorbeikamen. Es hatte eine Sentin-Pump-Mühle, wahrſcheinlich eines der alten Boote für den Petroleum-Handel. Beide zogen oſtwärts mit gerefften Segeln, ſtampfend und rollend, von dem leichten Winde nur langſam getrieben. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 46°40′ N., Länge 38°36′ Weſt. Zurückgelegte Strecke 334 Meilen. Der Wind hatte ſich mehr nach Oſten gedreht (Oſt-Nord-Oſt), ſo daß wir auch die Gaffelſegel zu ſchließen genöthigt waren. Man verſuchte im Laufe des Nachmittags das Gaffelſegel am Hauptmaſt wieder zu benützen, mußte es aber bald darauf wieder von Neuem ſchließen, da es nach allen Seiten umherflatterte. Dabei regnete es fort, was das Spazieren auf Verdeck faſt unmöglich machte, ſo daß blos ein kleiner Theil unter dem Schutze des Hurrican-Deckes am Hauptverdeck übrig blieb. Mitten im Regen und Wind ſahen wir mehrere der langſchwänzigen Vögel umherflattern; ſie haben im Fluge etwas von einem Kibitz und ſchauen ganz eigenthümlich aus. Auch mehrere Seeſchwalben kamen uns in Sicht, zuerſt ein Paar, welches eine Zeitlang uns entlang flog, neugierig auf die ſchäumenden Wellen ſpähend, ſpäter fünf oder ſechs beiſammen, die wahrſcheinlich nach einer Schaar kleiner Fiſche Jagd machten. Es iſt merkwürdig,

wie die Seeschwalben so weit vom Lande kommen, wahrscheinlich sind sie durch Westwinde hinausgetrieben worden. Es war dabei ganz kalt und unfreundlich auf Verdeck geworden. Gegen Sonnenuntergang klärte es sich wieder etwas auf, der Horizont namentlich wurde ausgedehnter, es war nicht mehr dieses nebelige Wetter, sondern ein klarerer, wolkiger Himmel, dabei alles grau in Grau, Meer und Himmel, letzterer ohne Wolkenform, alles in einem Aschenton. Das Schiff fuhr dabei ziemlich ruhig und des Abends versammelten sich die Meisten im lauen Salon.

11. Mai. Ein grauer, regnerischer Morgen nach einer ruhigen Nacht. Die Luft ist aber wärmer, denn der Wind hat sich nach Südwesten gedreht. Wir setzten in Folge dessen gleich die Gaffelsegel und nach kurzer Zeit auch die gebraßten Quersegel. Kein Schiff, kein Vogel ist weit und breit zu sehen, nur grauer Himmel, graues bleiernes Meer mit kleinen weißen Kämmen und Regenstöber. Unsere Tagesberechnungen, denn man kann nicht sagen Beobachtungen, da wir keine Spur von Sonnenschein hatten, waren folgende: Breite 48°45′ N., Länge 30°56′ West. Zurückgelegte Strecke 333 Meilen. Um 2½ Uhr sahen wir auf unserer Backbordseite in einer Entfernung von etwa 1½ Meilen einen Schoner, der ostwärts fuhr, mit gesetzten Fock-,

Gaffel- und Stagſegeln, halb verhüllt in Nebeldunſt. Kurz darauf fuhr auch ein gleichfalls oſtwärts ziehendes Bark vorbei. Dabei regnete es fort, der ſchöne Südweſtwind füllte aber unſere Segel und wir fuhren 15 Meilen per Stunde dahin. Wir hatten alle Segel ausgebreitet, ſelbſt das Fockſegel, bis auf das Beſanſegel des vierten Maſtes, das man wahrſcheinlich deshalb nicht ſetzt, um beſſer zu ſteuern. Nach dem Eſſen wurde plötzlich geſagt, daß der »Adriatic« der White Star Line in Sicht wäre, und ſo eilten Alle auf Deck. Statt deſſen war es ein kleiner, als Schoner mit drei vorderen Raaen bemaſteter Dampfer, der knapp an uns vorbeizog. Man hatte, wie üblich, um die Breite oder Länge zu verlangen, eine Tafel auf die Seite des Schiffes geſetzt mit der Inſchrift: »What is your latitude?«, worauf der andere ſignaliſirte und ſich dann ſtark ſtampfend wieder von uns entfernte. Man las auf ſeinem mit einem runden Poupe-Caſſerett verſehenen Achtertheil »Camden London«; woher die Anſicht kam, daß es der »Adriatic« geweſen wäre, wußte kein Menſch zu ſagen. Der Regen hatte inzwiſchen aufgehört und man konnte auf dem Hurrican-Deck ſpazieren. Das Waſſer hatte 54°, wir ſind im vollen Golfſtrom, die Luft Dank dem Südweſtwind 58°. Abends hatten wir zum erſtenmale Muſik im Salon.

12. Mai. Nach einer ruhigen Nacht endlich ein ſonniger Morgen mit ziemlich klarem Himmel und friſchem Südweſtwind, der die ganze Nacht hindurch angehalten hatte. Man fuhr raſch und ruhig dahin unter allen Segeln, und man hatte das erſtemal nach unſerer Abfahrt Gelegenheit, die Breite zu beſtimmen. Doch die Herrlichkeit dauerte nicht lange und ſchon um 10 Uhr hatten wir wieder wolkigen Himmel, jedoch nicht ſo bleifarbig und ſchwer, wie in den vorigen Tagen, ſondern von einem lichten Perlgrau. Im Südweſten ſammeln ſich aber ſchwerere dunkle Haufwolken, wie wenn es wieder zu regnen beginnen wollte. Wir ſahen in der Ferne drei oder vier langſchwänzige Vögel, ſcheinbar eine Leſtris-Art. Gegen Mittag klärte ſich der Himmel wieder etwas auf, ſo daß man genaue Mittagsbeobachtungen machen konnte, nach welchen angeblich unſere Lage um fünf Meilen von der berechneten differirte. Unſere Mittagsbeobachtungen waren folgende: Breite 50°23′ N., Länge 22°5′ Weſt. Zurückgelegte Strecke 360 Meilen, was wohl eine bedeutende Fahrt iſt, bei der wir aber die Begünſtigungen des Golfſtroms und des herrlichen Südweſtwindes genießen, der alle unſere Segel füllt. Wir haben 12 Segel ausgeſpannt, ſelbſt das Beſanſegel, es bleiben uns nur noch die beiden großen Querſegel am Haupt- und dritten Maſte übrig, ſonſt hätten

wir Alles geſetzt, was wir überhaupt haben. Im Laufe des Nachmittags klärte ſich der Himmel ganz auf, ſchon um 2 Uhr war es klar und ſonnig, eine wahre Wohlthat nach ſo langer Entbehrung. Das Meer war vom ſchönſten Blau und ſchaumgekrönt. In allen Farben des Regenbogens ſpielte der Schaum der vom mächtigen Schiffe getheilten Wellen. Manchmal dauerte eine Zeitlang ein ſchön geformter Regenbogen auf dem Waſſerſtaub. Dunkle Vögel, ſcheinbar Leſtris, flogen in einiger Entfernung munter umher. Matroſen waren mit dem Anſtreichen verſchiedener Kleinigkeiten beſchäftigt, und Alles ſchien an dem ſchönen Wetter eine feſtliche Anregung zu nehmen. Selbſt ein drolliger Mondfiſch, der ſich zu unſerer Rechten ganz nahe am Schiffe nachläſſig in den Wogen wälzte, ſchien ſich des Sonnenſcheins zu erfreuen. Um 4 Uhr hatten wir Feuerprobe. Alle Stewarts und Matroſen waren in reinen Kleidern auf dem Hurrican-Deck bei den verſchiedenen vier Booten und an der Seite der zwei Boote vorn verſammelt. Auf einmal ertönte die Feuerglocke und alle ſtürzten auf das Hauptverdeck zu den Pumpen, die Mamiringe wurden bald angeſchraubt und Alles in Thätigkeit geſetzt. Bald war die Probe aus und Alle gingen wieder an ihre verſchiedenen Beſchäftigungen zurück. Die meiſten Paſſagiere ſpazierten noch eine Zeitlang auf dem Hurrican-Deck in Sonnenſchein, die Luft

war aber dabei kühl und man ging gerne im raſchen Tempo. Kurz vor Sonnenuntergang umwölkte ſich der Himmel, der früher ganz klar war und nur mit einer Wandſchichtwolke im Südoſten begonnen hatte, von Neuem und es würde nicht außerordentlich ſcheinen, wenn es wieder regnen möchte. Inzwiſchen machen die Steerage-Paſſagiere aus dem ruhigen Wetter das Beſte und ſingen mit den Matroſen, die auch Poſſen aufführen. Die Luft zeigt 53°, das Waſſer 54°. Während der Zeit fuhren um 7½ Uhr zwei Schiffe in etwa 5—6 Meilen Entfernung an uns vorbei, links ein Bark, rechts ein Vollſchiff, welche beide oſtwärts ſegelten. Der Abend war dunkel und ſternenlos, die Segel wurden etwas mehr gebraßt und das mächtige Schiff fuhr 15 Meilen per Stunde phantaſtiſch dahin.

13. Mai. Die Nacht war ruhig, der Morgen grau aber ruhig, der Südweſtwind, der fort unſere Segel anſchwellte, war ſchwächer geworden. Ein zweimaſtiger Dampfer ging um 8 Uhr Früh auf unſerer Steuerbordſeite vorbei. Um 10¼ Uhr kamen auf Backbord drei hinter einander, alle oſtwärts dampfend, vorüber; zuerſt ein großer Dreimaſter von der National Line mit geſetzten Gaffelſegeln, dann ein kleinerer als Schoner bemaſtet von der Cunard Line mit Fock-, einem Gaffel- und Stagſegeln und ſchließlich wieder ein großer mit drei

Maſten von der Cunard Line, welche geſtern Queenstown verlaſſen haben müſſen. Eine Seeſchwalbe ſahen wir in unſerer Nähe munter fiſchen, ſonſt keinen Vogel. Unſere Tagesbeobachtungen waren folgende: Breite 51°13' N., Länge 12°43' Weſt. Zurückgelegte Strecke 358 Meilen, Entfernung bis Queenstown 177 Meilen, Geſammtſtrecke 2874 Meilen. Der Wind folgte fort von Südweſten, es war aber nur ein leichter Wind auf der Waſſeroberfläche ohne Seegang, der unſere Fahrt ſehr begünſtigte. Um 3½ Uhr ſahen wir auf unſerer Rechten zwei Bark; eines entfernter, das oſtwärts fuhr, und ein anderes weiß angeſtrichenes ganz in der Nähe, das dieſelbe Route wie wir verfolgte und mit vollen Segeln dahinfuhr. Man ſah die Leute auf Verdeck, und man ſignaliſirte wahrſcheinlich den Namen, um rapportirt zu werden, worauf wir die Flagge hißten. Eine große weiße graumantelige Möwe folgte uns flatternd nach, ein Zeichen, daß wir uns der Küſte nähern. Auf der linken Seite ſah man um 4½ Uhr vier Schiffe auf einmal, meiſt Barks, aber alle in großer Entfernung. Die ganze Mannſchaft war beſchäftigt, nach Thunlichkeit Alles an Bord zu reinigen und anzuſtreichen, um das Schiff bei der Ankunft reiner erſcheinen zu laſſen. Auch die Ladungs-Lucken wurden von Innen angeſtrichen und Alles nahm nach und nach ein beſſeres Ausſehen an. Allmälig begannen

die fernen Umriſſe Irlands aufzutauchen, zuerſt in der Form eines länglichen Rückens, welcher nach der Peilung ſich als die Inſel von Brow Head ergab, deren Umriſſe allmälig deutlicher und deutlicher wurden mit den Riffeninſeln des Bull und der Cow davor, während der Calf bedeckt blieb. Nach dem zum Abſchiede feſtlich geſchmückten Tiſche, bei dem man auf Antrieb eines der Gäſte für die Matroſenkinder ſammelte, lag die ganze Küſte wie durch Zauberhand entrollt vor uns. Man ſah rundliche kahle Abſtürze, zerklüftete Abhänge, gegen welche ſich die Wogen ſchäumend brachen, und ſich einziehende Thäler, welche wie Couliſſen ausſchauten in ihrem Grau in Grauem. Als wir um $7^1/_2$ Uhr den Signalthurm von Brow Head paſſirten, ſignaliſirte man und ließ Raketen ſteigen, damit man von dort ſowohl nach Queenstown, als auch nach London und nach Newyork von unſerer Ankunft telegraphire. Vor uns erſchien ſchon der pyramidenartige Felſen von Fastnet, von dem ſich drehenden weithin ſtrahlenden Leuchtthurm mit einem weißen Hauſe an der Oſtſeite überragt, an dem wir genau um 8 Uhr vorbeikamen. Ein Dampfer (einer von der Inman Line) dampfte gerade hinaus gegen Amerika, er war heute von Queenstown weggefahren. Doch bald verhüllte ſich Alles in der Dunkelheit der Nacht, der Mond guckte aber aus dem wolkigen Himmel und

beleuchtete ſanft das ruhige Meer und die kuppige Küſte, der wir entlang zogen. Viele ſpazierten lange auf Verdeck, die Luft war aber kalt und rauh. Um $9^3/_4$ Uhr kamen wir an dem drehenden, mächtig ſtrahlenden Leuchtthurm von Galli Head auf einem langgedehnten, ziemlich niedrigen Rücken vorbei. Briefe wurden geſchrieben und in einen Sack geſteckt, den man in Queenstown abgibt, von wo ſie ſchneller über Holyhead weiter befördert werden. Die Meiſten verſammelten ſich bald im Salon, während man ſchon die Poſtſäcke mit dem Winch auf Verdeck brachte.

14. Mai. Die Nacht war ruhig und windſtill, die Segel, welche wir ſchon geſtern geſchloſſen hatten, boten uns gar keine Hilfe. Nach Mitternacht langten wir in Queenstown an, wo uns der Tender entgegenkam, damit wir nicht zu ankern brauchten, und die Poſt und etwa 20 Paſſagiere namentlich dritter Claſſe, die ſich hier ausſchifften, ans Land brachte. Wir bekamen dafür zwei neue. Wir dampften um 1 Uhr 30 Minuten ſchon wieder frei hinaus. Als ich des Morgens in den ſtillen Gewäſſern des S. Georges-Canals erwachte, war Alles grau in Grau; keine Küſte, kein Schiff zu ſehen, nur ein Paar Möwen, die uns flugmüde nachfolgten, und dichter feiner Regen in der dunſtigen Atmoſphäre. Erſt nach 10 Uhr kam

ein als Schoner bemaſteter Dampfer zu unſerer Linken vorbei. Dann und wann ſah man im Nebel ein Schiff in der Ferne phantaſtiſch dahinſegeln, deſſen hängende Segel die Briſe kaum trieb. Zur Rechten erſcheint uns ein Hügel, wie ein Cap im Nebel vortretend, es iſt Holyhead. Wir kamen an dem South Head vorbei, welcher von dem Leuchtthurm mit zwei Häuſern gekrönt und mittelſt einer Hängebrücke mit der nahen größeren Inſel verbunden iſt. Dann fuhren wir an einem anderen feſtungsartigen Aufbau an der wilden Küſte vorbei und erreichten die Mündung von Holyhead, deren lang vorſpringenden Breakwater wir ſehen konnten, ſowie auch die ſpitzen Thürme der Kirchen. Wir paſſirten nun Skerries Rocks, den größeren und den kleineren, beide von Leuchtthürmen gekrönt, und zogen dann weiter dahin an von Nebel halb verhüllten Küſten vorbei, mehreren Segeln und einigen kleinen Dampfern begegnend. Ein feiner dichter Regen fiel fortwährend, es ſchien jedoch, als ob es ſich aufklären wollte. Wir fuhren aber im Nebelwetter, dann und wann pfeifend, bis in die Nähe der Barre, ohne etwas zu ſehen außer einzelnen matt im Regenwetter dahinziehenden Segelſchiffen, mit dem theilweiſe aufgehißten Beſanſegel, oder einzelne müßig dahinſchwimmende Vögel, namentlich Taucher und Urias. In der Nähe der Barre trafen wir zwei

Schlepper der Liverpool Tugboat Company, von welchen einer für die Salon-Paſſagiere, der andere für jene dritter Claſſe beſtimmt war. Der erſtere kam bald, nachdem wir um 5 Uhr den Anker hatten fallen laſſen, auf unſere Backbordſeite. Viele hatten ſchon um 4 Uhr, wo das Diner ſervirt wurde, wieder gegeſſen. Alle waren in der größten Eile, das Schiff zu verlaſſen, Päcke und Koffer waren ſchon Stunden vorher aus den Cajüten auf Verdeck oder in den Companion gebracht worden, Alles drängte ſich mit einer wirklich ärgerlichen Eile dem Schlepper zu, als wäre das Schiff in Brand geſteckt. Andererſeits ſchien man am Bord auch zufrieden zu ſein, uns bald los zu werden, denn ſchon am Nachmittag hatte man alle Betten auseinandergelegt, alle Vorhänge weggenommen, um Alles in die Wäſche zu geben. Man ſah nichts um uns her als Nebel und Regen. Endlich waren unſere Koffer und Taſchen alle an Bord des Schleppers und wir wurden zugelaſſen. Der Capitän zeigte ſich nicht, der Purſer und der Doctor kamen zugleich mit uns ans Land. Noch ein Blick nach dem mächtigen Buge der »Republic« und wir dampften ſchon hinauf. Wir fuhren über zwei Stunden, weil, da es Ebbe war, die Strömung ſtark entgegen lief, und vor dem ziemlich dichten Regen durch ein ausgeſpanntes Zelt ſchlecht verwahrt, im Nebel die Merſey hinauf. Endlich erblickten wir zur Rechten, nach-

dem wir an einem Wrack eines Dampfſchiffes, das vor einigen Monaten auf der Fahrt nach Boſton dort bei Flut ſtrandete, vorbeigekommen waren, Brighton mit ſeinen vorſpringenden Landungswharfs. Mitten im Regen war eine Yacht Race von kleinen Cutters und Yawls. Viele Boote lagen trocken auf dem Schlamm bei der ſtarken Ebbe. Kurz darauf erſchienen uns zur Linken die Magazine des Hafens von Liverpool und in einem Nebeldunſt die Schiffsmaſten und die Stadt. Zwei Cunard-Dampfer waren auf der Fahrt, einer, die »Palmyra« fuhr eben nach Amerika und die »Gallia«, die den Tag vorher angekommen war, in Dock. Wir landeten am Georges-Stand, wo man uns gleich in die Zollamts-Wartſäle führte. Es dauerte faſt eine Stunde, bis wir zur Gepäck-Reviſion zugelaſſen wurden. Nachdem dieſe abgethan, fuhren wir zur Poſt und zum Telegraphenamt, die in demſelben Gebäude ſind und dann zum Northweſtern Hotel, wo wir zahlreiche Paſſagiere der »Republic« wiederfanden.

15. Mai. Ein regneriſcher trüber Morgen. Wir gingen um 7 Uhr in die nahe Domkirche zur Meſſe, dann um 10 Uhr und fuhren mit dem 11 Uhr Eilzug nach London. Das Wetter hatte ſich etwas aufgeklärt, es war aber dabei doch kühl und unfreundlich. Vom Euſton-Bahnhofe, wo

wir um 6 Uhr anlangten, fuhren wir gleich zu jenem von Charing Cross und zu dem demſelben angebauten Hotel. Die Luft war abſcheulich kalt und ſtaubig, es wäre mir lieb geweſen, wenn wir ſchon fort wären. Es regnete kurz nach unſerer Ankunft ſtark. Nach dem Eſſen gingen wir dem Embankment entlang, um den neu aufgeſtellten Obelisk anzuſchauen. Es machte auf mich einen ſonderlichen Eindruck, den Stein, auf den ich ſo oft im vollen Genuß von Licht und Sonne getreten hatte, jetzt im kalten Norden wiederzuſehen. Da er unten beſchädigt war, ſo ſchaut er wie abgerundet aus, was nicht zu ſeiner Schönheit beiträgt; man hätte das leicht mit vier bronzenen Eckſtücken, Drachen oder Schildkröten, maskiren können. Auf den vier Poſtamenten an den Seiten ſind die beabſichtigten Löwen noch nicht aufgeſtellt. Da es Sonntag war, waren viele Leute aus den ärmeren Claſſen auf den Gaſſen.

16. Mai. Wir fuhren um 7 Uhr 40 Minuten mit dem Pariſer Eilzug weg und erreichten um 10 Uhr Dover. Das Meer war für dort ziemlich ruhig, wiewohl der Wind friſch vom Süden blies. Wir hatten das Gepäck direct nach Paris expedirt, ſo daß wir uns nicht um dasſelbe zu kümmern und uns nur auf dem »Prince« zu inſtalliren brauchten. Das Schiff nach Boulogne fuhr gleichzeitig weg.

Wir ſchifften viel Seeſpritzen ein, welche die meiſten tüchtig durchnäßten, in zwei Stunden waren wir ſchon bei den hölzernen, vorſpringenden Molos von Calais und dampften mit überraſchender Schnelligkeit hinein. Wir frühſtückten am Bahnhofe und fuhren dann gegen Paris zu. Die Vegetation war wie in England noch ſehr zurück, viele Bäume begannen kaum auszuſchlagen. In Paris hatten wir die Zollreviſion, die Leute waren aber ſehr freundlich und begnügten ſich damit, blos ein Stück unſeres Gepäcks zu ſehen. Wir fuhren durch die dicht bevölkerten Boulevards, wo ſchon die Kaſtanien grünten, bei kalter ſcharfer Luft von der Gare du Nord zu jener von Lyon Mediterranée, wo wir unſer Gepäck ließen und in einem der nahen Gaſthäuſer (Hôtel Jules Céſar) uns einquartierten.

17. Mai. Wir gingen in der Früh nach Notre Dame in die Kirche, machten zwei Beſuche und fuhren den Tuilerien-Garten und den Quais entlang von den Champs Elyſées nach dem Bahnhofe, gerade zur rechten Zeit, um mit dem 11 Uhr-Zuge weiter zu fahren. Wir hatten unſer Gepäck bereits in der Früh abgewogen, da den Reiſenden wegen eines vor 6 Tagen hinter dem Mont Cenis eingeſtürzten Tunnels nur 50 Kilo Gepäck mitzunehmen erlaubt iſt. Dies war auch die Urſache, warum verhältnißmäßig ſehr wenige Paſſagiere in den nach

Modane beſtimmten Waggons ſich befanden, man hatte mir ja ſogar in Paris am Bureau d'informations gerathen, über Marſeille zu fahren; wir ließen uns jedoch nicht dadurch beirren und fuhren ab. In dem Maße, wie wir weiter ſüdwärts kamen, war die Vegetation natürlicher Weiſe mehr entwickelt. Der Tag war herrlich, heller Sonnenſchein und blauer Himmel, die Luft aber empfindlich kühl. Wir kamen Abends in Macon an, wo das Eſſen bereit war. Man fährt mit denſelben Waggons bis Modane und ſpannt blos in Macon und Culoz die für Marſeille und Genf beſtimmten Waggons aus.

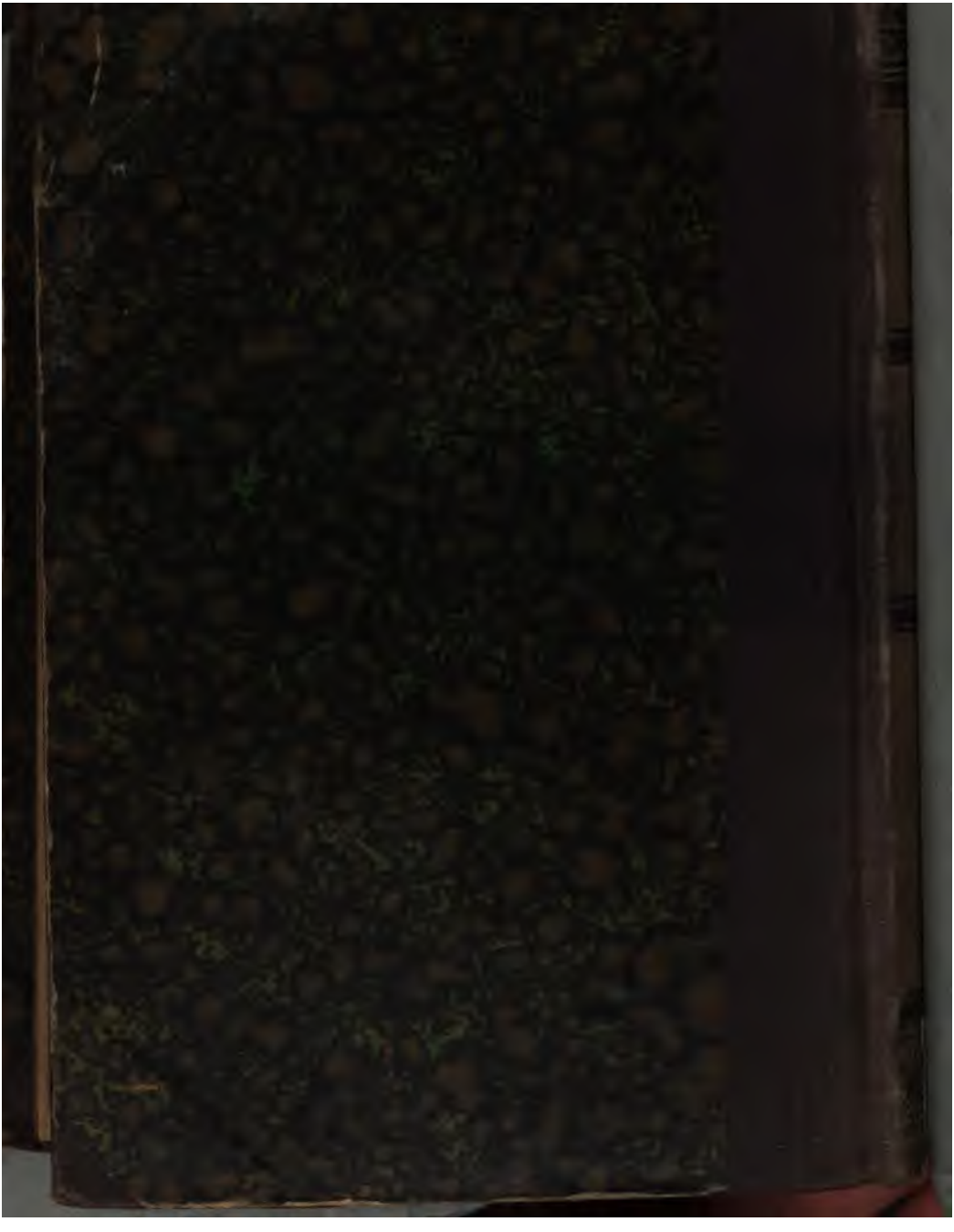
18. Mai. In erſter Frühe erwachten wir in der wilden Natur in der Nähe vom Mont Cenis Tunnel. Auf den Bergen lag noch viel Schnee, der Morgen war aber ſonnig und ſchön. In Modane hatten wir eine ſo genaue Gepäcks-Reviſion durchzumachen, daß wir kaum Zeit hatten, die Billetten für die Weiterfahrt nach Turin zu löſen. Man gab ſie nämlich in Paris, wegen des Tunnel-Einſturzes, nur bis Modane. Wir fuhren jedoch weiter und kamen nach der Station Beaulard an die beſchädigte Stelle. Wir mußten ausſteigen und zu Fuß, ſtatt durch den Tunnel, auf der Hügellehne, auf welcher man einen proviſoriſchen Weg gebaut hat, gehen. Männer warteten auf den Zug, um das Gepäck zu transportiren. Es waren nur wenige Minuten

Weges, auch ging es bergab. An der Mündung des darauffolgenden Tunnels fanden wir den anderen Zug, der auf uns wartete und wo trotz der Tunnelfinſterniß Alles raſch und pünktlich wieder aufgeladen wurde. Schauderhaft iſt es, wenn man dieſe rieſige Felſenabrutſchung ſieht und bedenkt, daß ſie nur zwei Stunden, nachdem der Zug paſſirt war, ſtattfand und ſo den einen Tunnel und die Strecke zwiſchen demſelben und dem anderen zerſtörte. Bald dampften wir wieder hinab, die ſchönen Thäler überſchauend, und erreichten Turin noch vor Abgang des Mailand-Venedig-Zuges. Da wir aber das Gepäck nur bis Turin aufgegeben hatten, weil man es in Modane nicht weiter nehmen wollte, konnten wir den Zug nicht benützen und ſahen denſelben vor unſeren Augen wegfahren. Wir blieben in Turin bis 11 Uhr und ſetzten dann unſere Fahrt nach Mailand fort, wo wir um 4 Uhr 10 Minuten eintrafen und im Hotel de la Ville abſtiegen.

19. Mai. Mailand war im Feſtſchmucke. Allerhand Beleuchtungen waren im Zuge. Wir gingen in erſter Frühe in den herrlichen Dom zur Meſſe und brachten den Reſt des Vormittages in der Ausſtellung, die wirklich gelungen genannt werden kann, zu; wer an Italiens Entwickelung zweifelt, der eile nach Mailand. Namentlich excellirt die Aus-

ſtellung in der Kunſtinduſtrie; Venedig, Florenz, Rom ſtehen in dieſer Hinſicht obenan. Um 12 Uhr 55 Minuten fuhren wir ſchon mit dem Eilzug nach Venedig, wo wir um 7 Uhr 10 Minuten eintrafen. Der Abend war prächtig. Venedig ſchien uns doppelt ſchön; es gibt Städte, die im Vergleich mit anderen verlieren, Venedig gewinnt. Nach kaum fünf Monaten begrüßten wir wieder den in der Abendſonne funkelnden, die Stadt beherrſchenden goldenen Engel und mit den Gefühlen des Dankes zu Gott, deſſen Wille uns Alle wieder glücklich zur heimiſchen Adria zurückgeführt, betraten wir den Marcus-Dom.

G 440 .L94 C.1
Um die Welt ohne zu wollen.
Stanford University Libraries
3 6105 039 107 433

DATE DUE

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD, CALIFORNIA 94305